National Transportation Agency

1988-89 Estimates

Part III

Expenditure Plan

88-02552/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1988

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1989-III-69 Canada: $6.00

ISBN 0-660-53923-3 Other Countries: $7.20

Price subject to change without notice

1988-89 Estimates

Part III

National Transportation Agency

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the National Transportation Agency Program including a description, information on its background, objectives, its planning perspective and for each activity, expected results and other performance information. Section II presents information on the former Canadian Transport Commission Program (CTC) which include a general description and background as well as past performance information. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

In order to ensure continuity with the other Estimates documents, extracts from Part II of the Estimates for the National Transportation Agency Program are provided in Section I. Included in Section II is an extract from Volume II of the Public Accounts. It is provided as an aid in assessing the financial performance of CTC over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Section I
National Transportation Agency
Program Overview

A. Authorities for 1988-89 - Part II of the Estimates 4
B. Plans for 1988-89 6
   1. Highlights 6
   2. Summary of Financial Requirements
C. Background 8
   1. Introduction 9
   2. Legal Mandate 9
   3. Program Objective 9
   4. Program Organization for Delivery
D. Planning Perspective 13
   1. Environment 13
   2. Initiatives 14
E. Program Effectiveness
F. Analysis by Activity 18
   1. Transportation Subsidies 21
   2. Market Entry & Analysis 25
   3. Dispute Resolution 29
   4. Rail Safety 33
   5. Management & Administration

Section II
Summary of Canadian Transport Commission Operations

A. Use of 86-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts 35
B. Highlights 36
C. Review of Financial Performance 36
D. Program Description 37
E. Program Effectiveness 38

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources - National Transportation Agency 42
   1. Financial Requirements by Object 43
   2. Personnel Requirements 45
   3. Transfer Payments 50
   4. Net Cost of Program
B. Other Information
   1. Federal Statutes either administered by the NTA or which confer a duty or a function in the NTA 51
   2. CTC 1987-88 Financial Requirements by Activity 51
   3. Gross Expenditures by Expense Category 53

Section I
National Transportation Agency - Program Overview

A. Authorities for 1988-89 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
National Transportation Agency		
75. Operating expenditures	37,585	36,828
80. Grants & Contributions	24,375	23,823
(S) Payments to Railway Companies under the Western Grain Transportation Act	663,500	724,200
(S) Payments to Railway and Transportation Companies under the Railway Act	73,634	69,924
(S) Payments to Railway, Marine and Trucking Companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	70,630	67,913
(S) Contributions to employee benefit plans	4,671	4,387
Total Agency	874,395	927,075

Note 1: 1987-88 Main Estimates relate to the Canadian Transport Commission Operations.

Votes - Wording and Amounts

Vote (dollars)		1988-89 Main Estimates
	National Transportation Agency	
75	National Transportation Agency - Operating expenditures	37,585,000
80	National Transportation Agency - Contributions	24,375,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates					1987-88 Main Estimates
	Authorized person-years	Budgetary			Total	
		Operating	Capital	Transfer payments		
Transportation Subsidies	109	6,934	50	822,139	829,123	
Market Entry & Analysis	94	5,972	25	-	5,997	
Dispute Resolution	108	6,645	20	-	6,665	
Rail Safety	169	11,211	15	10,000	21,226	
Management & Administration	192	11,294	90	-	11,384	
	672	42,056	200	832,139	874,395	927,075
1987-88 Authorized person-years	715					

B. Plans for 1988-89

1. Highlights

Through the enactment of the National Transportation Act, 1987, the National Transportation Agency was established to provide the means for the federal government to implement reforms designed to encourage more competition, reduced economic regulation and a greater reliance on market forces within the transportation sector. The key results pursued by the new Agency will include:

- finalization of the Agency's organizational structure and its management and operating processes, including the development of performance measures;
- a more accessible, effective and efficient economic regulatory process through the initation of EDP technology application to the Agency's operations; and
- improved lines of communication with the industry and other interested parties to ensure that the Agency is responsive to the concerns within the transportation sector.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousandsofdollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Change
	$	PY	$	PY	
Transportation Subsidies	829,123	109	-	-	-
Market Entry & Analysis	5,997	94	-	-	-
Dispute Resolution	6,665	108	-	-	-
Rail Safety	21,226	169	-	-	-
Management & Administration	11,384	192	-	-	-
	874,395	672	1,149,157	710	(274,762)

Explanation of Change: The financial requirements of the National Transportation Agency for 1988-89 are 23.9% or $274.8 million lower than the 1987-88 forecast expenditures for the Canadian Transport Commission. The decrease is due primarily to:

- higher than usual volumes of grain shipments in 1987-88 and a transitional tally adjustment resulting in a lower than usual level of payments in 1988-89 under the Western Grain Transportation Act (277.4 million)
- higher than usual payments in 1987-88 under the Railway Relocation and Crossing Act (1.9 million)
- an increase in payments under the Railway Act 3.7 million
- an increase in payments under the Maritime Freight Rates Act 0.5 million
- an increase in payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act 0.3 million

Operating costs increased slightly despite the reduction of 43 person-years as a result of increases in salary rates for 1988-89 and higher related increases in employee benefit plan payments.

C. Background

1. Introduction

The National Transportation Act, 1967 was repealed in January 1988 and the National Transportation Act, 1987 came into force. The new legislation was enacted by Parliament to encourage greater reliance on competition and market forces, and reduced government intervention in the development and operation of transportation services in Canada.

To accomplish these reforms within the transportation field, regulatory changes undertaken by the National Transportation Agency will focus on the following:

- providing timely and inexpensive resolution of private disputes between shippers and carriers;
- providing an effective investigation procedure to handle matters of public interest;
- implementing less restrictive economic regulatory controls on the market entry and exit of carriers, while recognizing the essential nature of transport services in certain areas of Canada and thus the need for a greater degree of economic regulation in these areas;
- continuing Agency members' participation in the development and negotiation of bilateral international agreements which favour and protect Canadian interests;
- implementing various new provisions related to accessibility and confidential contracts, to provide shippers and carriers with more transportation options;
- streamlining the processing of applications for abandonment of uneconomic railway branch lines and introducing new alternate strategies for such systems to foster the development of efficient, least cost transportation in all regions of Canada;
- identifying and acting upon areas of concern with respect to the transportation of disabled persons; and
- implementing an effective and expeditious review mechanism of mergers and acquisitions involving Canadian transportation undertakings with over $10 million in sales or assets.

In addition, Parliament will be considering legislation that will see rail safety regulation responsibilities reallocated between Transport Canada (development of standards and monitoring of compliance) and a new Transportation Accident Investigation Board (accident investigation). In the meantime, the Agency will carry out these functions.

2. Legal Mandate

Section 6 of the National Transportation Act, 1987 provides for the establishment of a federal agency, the National Transportation Agency, to be responsible for the economic regulation of transportation in Canada. The Agency has all the powers, rights and privileges of a superior court with respect to matters within its jurisdiction, and makes regulations and issues decisions and orders regarding these matters. It performs all the functions vested in it by the National Transportation Act, 1987 and related legislation. A complete list of these statutes may be found in section III (see page 51).

3. Program Objective

To support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction, and through the regulation of railway transport services so they are operated in a safe manner that minimizes the risk of personal injury to employees and the public as well as damage to property.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The National Transportation Agency Program consists of five activities. Four activities relate to the regulatory functions encompassed in the mandate of the Agency: the regulation of market entry and exit, the timely and inexpensive settlement of disputes, the administration of federal subsidy programs, and the safety regulation of railway transport services. The fifth activity, Management and Administration, supports the overall program.

Organization Structure: The NTA exercises its powers through a Board comprising a Chairman, Vice chairman, seven permanent Members and up to six temporary Members, all appointed by the Governor in Council. The staff of the Agency are organized into four program branches and three administrative support branches, the heads of which all report to an Executive Director, who in turn reports to the Chairman.

The four program branches also relate to the four regulatory functions of the Agency: the Transportation Subsidies Branch, the Market Entry and Analysis Branch, the Dispute Resolution Branch and the Rail Safety Branch. Regulatory and administrative support to these is provided by a Legal Services Branch, the Agency's Secretariat and a Management Services Branch.

The Agency headquarters are located in the National Capital Region with regional offices to be located in Western Canada and Atlantic Canada. Both Regional Directors will report directly to the Executive Director in Ottawa. In addition, the Rail Safety Branch operates district offices in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver.

Figures 2 and 3 illustrate the relationship between the Agency's activities and its organizational structure.

Figure 2: National Transportation Agency Organization Structure

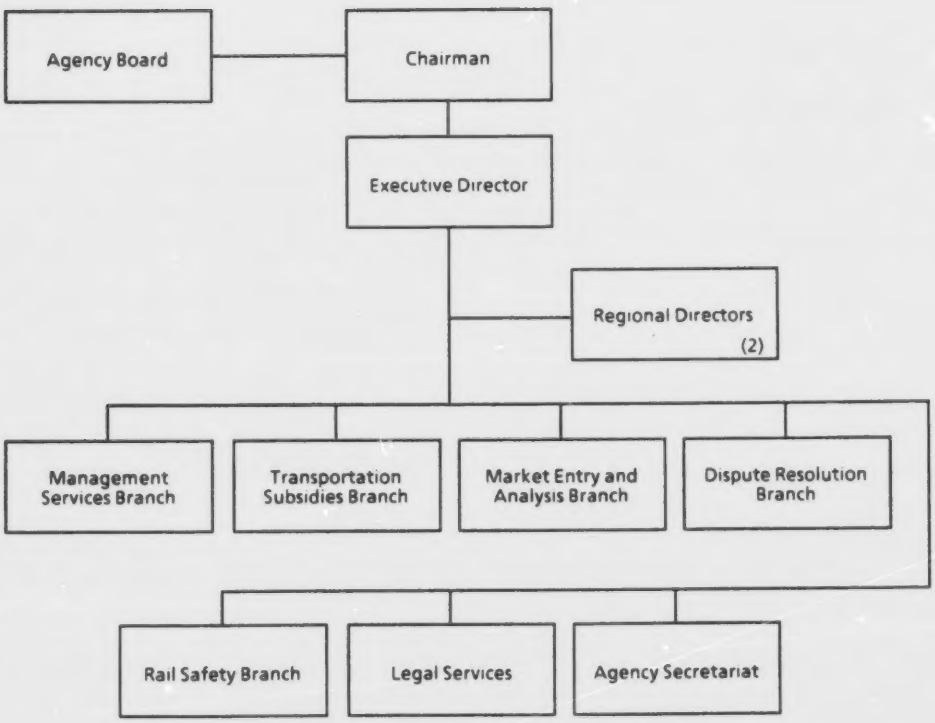


Figure 3: 1988-89 Resources by Organization/Activity ($000)

Organizational Element \ Activity	Transportation Subsidies	Market Entry Analysis	Dispute Resolution	Rail Safety	Management & Administration	Organization Total
Agency Board 26 P-Y					2,335 26 P-Y	2,335
Executive Direction 4 P-Y					269 4 P-Y	269
Transportation Subsidies 109 P-Y	829,123 109 P-Y					829,123
Market Entry and Analysis 94 P-Y		5,997 94 P-Y				5,997
Dispute Resolution 108 P-Y			6,665 108 P-Y			6,665
Rail Safety 169 P-Y				21,226 169 P-Y		21,226
Legal Services 19 P-Y					1,146 19 P-Y	1,146
Secretariat 27 P-Y					1,475 27 P-Y	1,475
Management Services 108 P-Y					5,778 108 P-Y	5,778
Regional Offices* 8 P-Y					381 8 P-Y	381
Activity Total ($000)	829,123	5,997	6,665	21,226	11,384	874,395
Activity Total (P-Y)	109 P-Y	94 P-Y	108 P-Y	169 P-Y	192 P-Y	672

*Note 1: Regional Offices include py's and funds required for the application of management and administrative functions in each of the two offices. Resources required with respect to program operations will be allocated from the reference levels of the Agency's Headquarters program branches in line with the decentralization of their activities.

D. Planning Perspective

1. Environment

Evolution of Transportation: The Transportation industry has significantly matured in the past 20 years. Trucking has flourished, while railways have become more specialized with much of their traffic in bulk commodities. Air traffic has tripled, and a much wider diversity of air services is now offered. Transportation services utilizing more than one mode (multimodal) have grown in importance, while shippers' needs have become more varied. The size of the population of shippers and users of the transportation system has considerably expanded, there are now more than 10,000 railway and air cargo shippers. Proportionally fewer Canadians are travelling by train and bus, and the automobile continues its dominance.

Deregulation: The United States, Canada's major trading partner, has introduced deregulation in its transportation industry. Greatly increased domestic and international competition has become a fact of life for Canadian producers and manufacturers and transportation costs are a major component of the total costs for the production of various commodities.

The canadian economic regulatory regime must become more flexible, more accessible and less legalistic, to respond to the changing needs of shippers and the travelling public and to enhance competition, initiative and cost effectiveness.

The National Transportation Act, 1987 and the establishment of the National Transportation Agency provide the basis for such regulatory reform.

2. Initiatives

As fiscal year 1988-89, will be the first full year of operation of the National Transportation Agency, efforts will concentrate on:

- the initiation of projects to computerize air tariff filing and rate-based subsidy claims processing, to increase the effectiveness of the Agency's regulatory operations (page 27);

- the initiation of an extensive review of air transportation regulations, to ease regulatory burden on carriers (page 23);

- the design and implementation of a monitoring and analysis framework for all modes of transportation, to provide Parliament, the Government and other interested parties with information on the impact of the regulatory reforms on the evolution of the industry (page 24);

- the development of air transportation regulations aimed at ensuring that terms and conditions of carriage do not constitute an undue obstacle to the mobility of disabled persons (page 26);

- the Agency's participation in Operation Life Saver to improve safety at level railway/highway crossings will continue in 1988/89 with two special events: a National Awareness Day for crossings for safety/law enforcement agencies, and the production of a video on safety for professional truck drivers (page 31).

E. Program Effectiveness

The National Transportation Agency is new and in the process of developing performance measures, and the associated information systems, that reflect its mandate and considerable scope of activities. Because this is the first full year of operation under the new regulatory regime, there are no comparisons to previous years for many of the activities. Performance measures such as the ones described in the following paragraphs will serve as a basis for evaluation in future years:

- Trends in the subsidization of transportation services. Figure 4 lists the recipients of subsidy programs administered previously by the Canadian Transport Commission and now by the National Transportation Agency.

- Trends in the level and quality of transportation services in non-designated areas.

- Trends in perception among shippers, travellers and carriers of Agency resolution mechanisms and of Agency effectiveness in dealing with tariff matters.

- Trends in rail accidents and incidents. Figures 5 and 6 indicate such recent trends and the estimated numbers for 1988-89.

Parliament's reaction to the annual reports produced by the Agency and the public image of the Agency as perceived by shippers, carriers and interested parties, will also serve as major indicators of program effectiveness in subsequent years.

Figure 4: Sudsidy Programs Administered By The National Transportation Agency

Program	Estimates 1988-89 ($000)	Recipients	Beneficiaries
Maritime Freight Rates Act Subsidy	14,375	Railways	Producers, shippers, railways in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region).
Atlantic Region Freight Assistance Act Subsidies	57,082 13,050 498 70,630	Highway carriers Railways Water carriers	Shippers, transportation industry in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region), consumers and producers in eastern Canada.
Railway Act Subsidies			
• For operation of uneconomic Branch Lines	18,350	Railways	Communities throughout Canada located along specific branch lines identified as uneconomical but being operated.
• For operation of uneconomic Passenger Services	8,400	Railways	Train passengers residing in communities throughout Canada using passenger services (other than VIA).
• For grain and flour moving to export through Eastern Ports	46,884	Railways	Flour mills, grain producers, railways small water carriers on the Great Lakes, Atlantic and Georgian Bay ports and transfer elevators.

Figure 4: Sudsidy Programs Administered By The National Transportation Agency

Program	Estimates 1988-89 ($000)	Recipients	Beneficiaries
Western Grain Transportation Act Subsidies	663,500	Railways	Western Grain Producers, communities and grain facilities located along "grain dependent" lines.
Total Subsidies	822,139		

Figure 5: Mainline Derailments

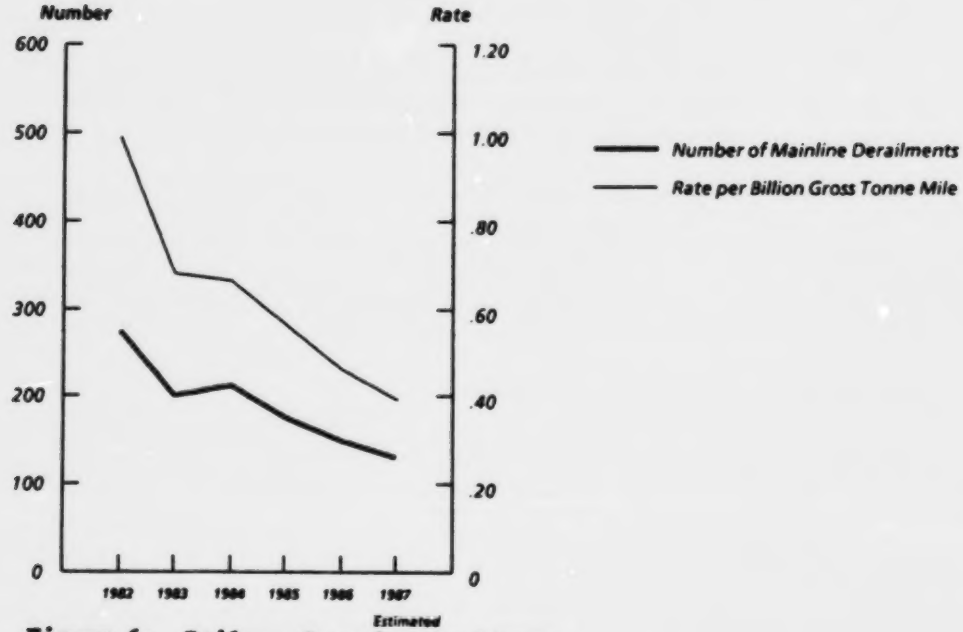
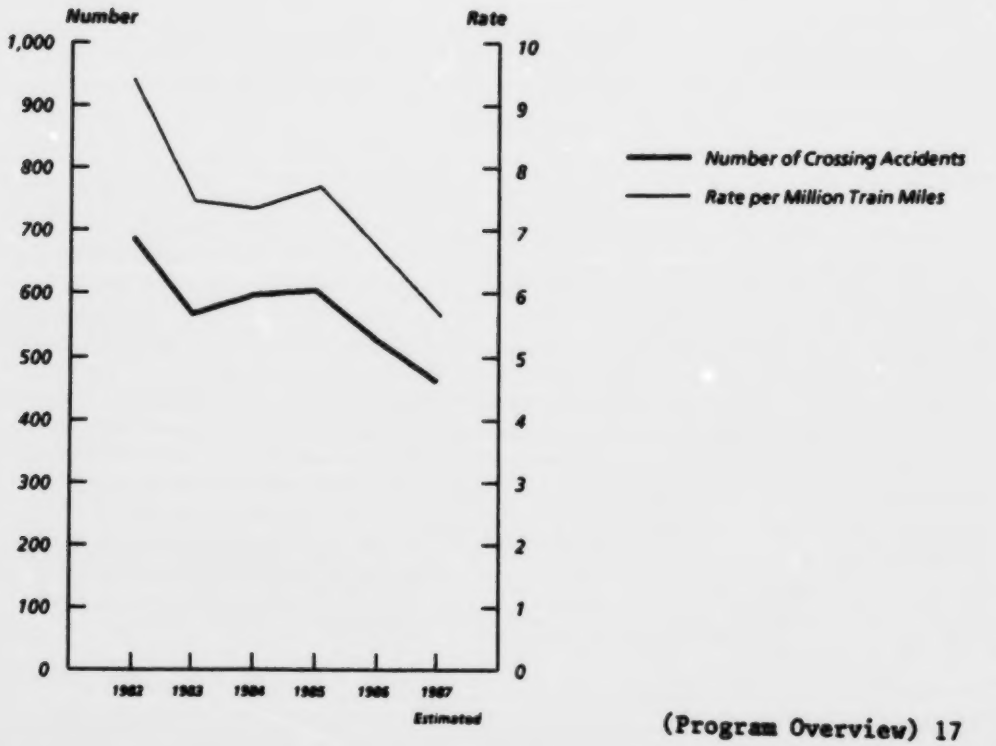


Figure 6: Railway Crossing Accidents



F. Analysis by Activity

1. Transportation Subsidies

Objective

To administer economically and efficiently federal government programs for the establishment of rates and the subsidization of transportation services.

Resources Summary

The Transportation Subsidies activity accounts for 16.5% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 94.8% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 16.2% of the total person years.

Figure 7: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	PY	$	PY	$	PY
Financial Analysis	2,046	32	-		-	
Cost-Based Subsidies Programs	739,436	36	-		-	
Rate-Based Subsidies Programs	87,370	37	-		-	
Director General's Office	271	4	-		-	
	829,123	**109**				

Description

The Transportation Subsidies activity is carried out by the staff of the Transportation Subsidies Branch located in Ottawa with a three person detachment in Saskatoon performing the field audit function for the Western Grain Transportation Program. The Transportation Subsidies activity includes the following sub-activities:

Financial Analysis: This component is responsible for: developing accounting standards for railways called the Uniform Classification of Accounts; developing Costing methodologies used to compute costs incurred in portions of railway operations and to prescribe Railway Costing Regulations; auditing the railways' accounts to ensure adherence to the UCA and verifying revenues and expenditures for subsidy and rate setting calculations.

In addition, the Agency administers, under the Western Grain Transportation Act, the annual designation of grain dependent branch lines, the monitoring and verification of annual railway actual investments and future investment plans and, on a four year basis, the conduct of costing reviews.

Cost-Based Subsidies Programs: This component determines and administers the precise level of subsidy or level of rate which will satisfy the legislation governing the programs.

Under the WGTA, the Agency determines the annual freight rate scale, and administers the subsidy payments to railways for carrying western grain. Under Section 272 of the Railway Act, costs are determined to form the basis for setting rates and subsequently making payments to railways to move grain and flour for export from inland points east of Thunder Bay to an eastern port.

This sub-activity also involves the establishment of rates for moving canola products and the verification of railways' costs, revenues and losses for each subsidized branch line or passenger service.

Rail Network Rationalization: Furthermore, the component's responsibilities include the evaluation of applications by railway companies to abandon branch lines and other tracks; the evaluation of offers to acquire branch lines by other railway companies; the development of recommendations on network rationalization and the redirection of subsidies toward the development of more cost-effective alternate transportation facilities.

Rate-Based Subsidies Programs: This component administers the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act which provide subsidies to railway companies and trucking companies for westbound traffic originating in the "select territory" and some local traffic originating in the "select territory" (the four Atlantic provinces and the Gaspé Region).

Resource Justification

Financial Analysis: This sub-activity will consume 32 PY's, thus approximately 29.4% of the activity's person-year allocation, to establish accounting standards and to develop costing methodologies used in all cost determinations for railways and to conduct financial and accounting audits through a multi-year cyclical audit program.

Cost-Based Subsidies Programs: A total of 36 person-years has been allocated to this component to determine costs, revenues and losses for branch lines and passenger services; to administer the related subsidy programs; to conduct audits of CN/CP charges to VIA and to determine variable costs for freight movements. Targets for 1988-89 include the processing of CN and CP branch line claims within 12 months of receipt.

Rail Rationalization Program: Provisions on rail network rationalization in the National Transportation Act, 1987 provide the Agency with new criteria for review of applications for branch line abandonment or acquisitions of branch lines by other railway companies, new statutory time limits and new options available for the rationalization of the network. Current railway discussions indicate a desire to abandon or transfer some 17,000 miles of underutilized or redundant trackage. This could represent over 250 applications before the Agency over several years.

Rate-Based Subsidies Programs: This sub-activity will consume 37 person-years. It involves the processing of a high volume of claims (over 14,000 processed in fiscal year 1985/86) from some 2,100 active participants. Amendments to governing regulations have increased the level of field audits and enforcement required.

2. Market Entry and Analysis Branch

Objective

To regulate market entry and exit, including terms and conditions of carriage with respect to those services and regions where such regulation is necessary to protect the interests of the users of transportation services; and

To monitor on an annual and quadrennial basis, the effect of the governmental economic regulatory approach to the Canadian transportation system in terms of achievement of an economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services, and in terms of its impact on overall and regional economic development in Canada.

Resources Summary

The Market Entry and Analysis Activity accounts for 14.2% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 0.7% when transfer payments are taken into account. This activity represents 14.0% of the total person-years.

Figure 8: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	PY	$	PY	$	PY
Domestic Operations	1,605	31	-		-	
International Operations	1,078	20				
Enforcement	844	15	-		-	
Monitoring and Analysis	1,878	20	-		-	
Director General's Office	592	8	-		-	
	5,997	94				

Description

The Market Entry and Analysis Activity is carried out by the staff of the Market Entry and Analysis Branch located mostly at the Agency's headquarters in Ottawa. The enforcement of carrier regulations is applied through six offices existing across Canada. The Market Entry and Analysis Activity includes the following sub-activities:

Domestic Operations: Licensing carriers in the domestic air and marine operations protects both the interests of consumers by ensuring that carriers meet federal standards and the interests of licensed carriers by encouraging and maintaining fair competition.

Domestic Air Services: The Agency licenses carriers to provide air transportation services for passengers and/or goods within the non-designated and designated areas in Canada. The designated area is defined as north of the 50th parallel from the Atlantic coast of Canada to the border of Ontario and Manitoba, north of the 53rd parallel in the province of Manitoba and north of the 55th parallel from Saskatchewan to the Pacific coast of Canada, as opposed to the non-designated area which is defined as south of the same 50th, 53rd and 55th parallels. The Agency is also responsible for the issuance of permits for charter services to, from and within the designated area.

Marine Services: The Agency licences water carriers on the Mackenzie River watershed (including Athabasca) on the basis of a public interest test to ensure that communities in the sparsely populated areas have reliable and stable water transport services to supply essential items (food, fuel, etc.).

Coasting Trades: The Agency advises the Minister of National Revenue on the availability of suitable Canadian ships in response to applications for the use of foreign vessels to engage in coasting trade (water transportation between Canadian ports). Under the Energy Supplies Emergency Act, the Agency advises the Energy Supplies Allocation Board on the issuance of authorizations for the use of Canadian and foreign vessels to ensure adequate supply of controlled products.

International Operations: The work of this component includes the licensing of scheduled and non-scheduled international air services, the issuance of permits for international charter services and the negotiation and administration of international air agreements.

The Agency participates in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments and it implements and administers such agreements. The Agency also represents Canadian interests from the regulatory perspective at international meetings.

Enforcement: Commercial carriers for domestic or international air services and for marine resupply services who may be operating illegally or without a licence are investigated. Where licensed or unlicensed operators fail to comply with terms and conditions of their licences, the Agency may impose administrative fines, licence suspensions or cancellations.

Monitoring and Analysis: The impact of the governmental economic regulatory and legislative approach to the Canadian transportation system must be monitored on a yearly and quadrennial basis. The Agency is required to monitor systematically the changes evolving in the transportation industry and to submit reports to Parliament in this regard.

Resource Justification

Domestic Operations: This sub-activity budget is 31 person-years. To a large extent, workload depends upon the volume and complexity of applications for licences that Canadian and foreign individuals and companies submit. Licensing requirements were changed extensively with the enactment of the National Transportation Act, 1987, thus requiring an extensive review and preparation of amendments to licensing regulations and processing. In 1988-89, during the prescribed transitional period, efforts will be concentrated on the issuance of new licences to all carriers under the new regime, the computerization of licensing information, application processing and monitoring system, and the continuation of amendments to regulations. In 1986-87 under the Canadian Transport Commission authority, 7 sets of amendments were approved to the Air Carrier Regulations and approximately 3 are anticipated for 1987-88. The National Transportation Agency is projecting 4 sets of amendments for 1988-89.

It is also projected that the workload in Coasting Trade is expected to be at a relatively high level of about 90-120 applications for next year.

International Operations: This sub-activity consumes 20 person-years. The number of air carriers operating air services (scheduled or charter) to/from Canada has steadily increased over the past few years in connection with the conclusion of new bilateral air agreements and the growth in the volume of charters, thus creating an increase in international licensing. The ongoing liberalization of the Canadian regulatory framework will continue to facilitate market entry by several new Canadian carriers.

Specialized staff ensures the provision of advice relevant to the establishment of the Canadian Government's position in bilateral air negotiations, the administration of such agreements and the representation of the Canadian regulatory perspective in international forums.

Enforcement: The Enforcement sub-activity budget is 15 person-years. Under the National Transportation Act, 1987 the enforcement function will involve the investigation of violations and potential violations of the Act, regulations and licence terms and conditions; the provision of educational information/advice to members of the industry; the application of administrative sanctions and the initiation of prosecution actions with the RCMP and the Department of Justice. Figure 9 describes the expected workload for the next

three fiscal years on the basis of CTC enforcement antecedents and the changes brought about by the National Transportation Act, 1987.

Figure 9: Enforcement Cases Projected for Agency

	1988-89	1989-90	1990-91
Cases referred to RCMP	100	100	100
Administrative action (NTA)	165	165	165
Warnings issued	45	45	45
Unfounded complaints investigated	50	50	50
TOTAL	360	360	360

Monitoring and Analysis: A total of 20 person-years is devoted to this sub-activity, the outcome being a systematic monitoring of the impact of the National Transportation Act and other relevant legislation on the transportation sector on a national and regional basis as per statutory requirements. Resource requirements are based as well on the need to maintain the ability (in terms of the mix and the quantity of expertise) to effectively liaise with industry, shippers, government agencies and other interest groups and to accurately and thoroughly analyze the impact of the relevant legislation on the transportation sector.

3. Dispute Resolution

Objective

To provide means of resolving, in a timely and inexpensive manner as well as in accordance with relevant legislation, disputes between shippers, travellers and carriers.

Resource Summary

The Dispute Resolution Activity accounts for 15.8% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 0.8% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 16.1% of the total person-years.

Figure 10: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	PY	$	PY	$	PY
Rail, Complaints and Investigations and Tariffs	2,311	38	-		-	
Air & Marine Complaints and Investigations and Tariffs	2,051	34	-		-	
Mediation & Arbitration	1,587	26	-		-	
Mergers & Acquisitions	179	3	-		-	
Transportation Services for Disabled Persons	291	4	-		-	
Director General's Office	246	3	-		-	
	6,665	108				

Description

This activity is carried out by the staff of the Dispute Resolution Branch all located in the Agency's headquarters in Ottawa. Dispute Resolution includes the following sub-activities:

Rail Complaints and Investigations and Tariffs: The Agency conducts investigations on complaints, applications or referrals made by carriers, shippers and travellers and issues decisions on matters pertaining to railway transportation operations which are regulated under the National Transportation Act, 1987 and the Railway Act. The Agency also regulates the Canadian National Railway Company's Newfoundland bus passenger service including tariffs, complaints, scheduling and quality of service. It receives for filing and

examines various rail tariffs, express and truck tariffs, and extraprovincial bus tariffs to ensure that the tariffs and ancillary documentation are in conformity with relevant federal statutes and regulations.

Air & Marine Complaints and Investigations and Tariffs: The Agency conducts investigations, on complaints or on its own motion, on various domestic air and marine transportation tariffs, levels and conditions of service.

The Agency also receives for filing and examines international air tariffs and various water tariffs subjected to relevant legislation, to ensure that the tariffs and ancillary documentation are in conformity with relevant federal statutes and regulations.

Mediation and Arbitration: On referral by the parties, the Agency mediates disputes or administers the arbitration process concerning rates and conditions of carriage between shippers and rail, air and Northern marine carriers and between rail carriers on matters under the NTA, 1987, the Railway Act and the Railway Relocation and Crossing Act.

Mergers & Acquisitions: The Agency reviews proposed acquisitions of interests (10% or more of the voting shares or substantially all the assets) in Canadian transportation undertakings of over $10 million in assets or sales, under federal jurisdiction, in cases where an objection is filed by a person as to the acquisition being against public interest. The Agency also receives and investigates applications by railways for recommendations to the Governor in Council sanctioning agreements to buy, sell or amalgamate railways.

Transportation Services for Disabled Persons: The Agency may, on its own initiative or on complaint, inquire into, hear and determine whether the manner in which a service is being provided by a carrier constitutes an undue obstacle to the mobility of disabled persons. If determined to be an undue obstacle, the Agency may order the carrier to remove the obstacle and to pay compensation for extra expenses incurred by the disabled because of the obstacles.

The Agency also has the power to establish regulations on fares and conditions of carriage with respect to the transportation of disabled persons in various transportation modes.

Resource Justification

Rail Complaints and Investigations and Tariffs: This sub-activity budget is 38 person-years. It is expected that new topics pertaining to rail operations such as Non-Compensatory Rail Freight Rates, Joint Tariffs, Competitive Line Rates, Interswitching, Running Rights and Joint Track Usage, which are now under the Agency's scope of investigative jurisdiction will generate a strong demand for intervention based on the rail population to be served.

Shippers generate annually $7 billion dollars in revenues with $4 billion in revenues deriving from captive shippers. Ten thousand (10,000) shippers regularly use rail as a means of transportation of goods and people with a level of rail traffic subject to interswitching rates of $2.5 billion and subject to competitive line rates of $2.0 billion.

The number of rate appeals under the Western Grain Transportation Act will be at least as high as in the 1987-88 crop-year (twenty-seven applications for leave to appeal were filed and over 400 letters voicing opposition were received). The number of filed confidential contracts between railways and shippers will be as high as the present number of tariffs and amendments to tariffs filed under CTC (approximately 3,400 tariffs filed).

Air & Marine Complaints and Investigations and Tariffs: This sub-activity consumes 34 person-years. Resources have been provided to ensure that complaints on the domestic air provisions included in the legislation are dealt with appropriately and that the very significant workload of international air tariff (international scheduled tariff pages have grown by 50% since 1985 and now averages about 12,000 monthly) filing, analysis and follow-up is handled in the most effective and efficient manner. A major project was initiated under the CTC, to move to electronic filing of internatinal air tariffs. This work will continue under the new Agency for several years. Resources will also be involved in the implementation of new tariff procedures under the recent new Canada-UK Bilateral Air Agreement.

The new National Transportation Act and the new Shipping Conference Exemption Act are expected to generate new inquiries (at least 3 major ones during the first year) with respect to rates affecting Community Resupply traffic since the Agency's investigative powers have been expanded on this matter. Also under SCEA service contracts (confidential contracts) will have to be filed and examined by the Agency.

Pilotage tariff appeals are still expected (5 major appeals for the past 3 years under the CTC) to be generated by the decline in marine traffic experienced in the last few years.

Demands for the resolution of disputes between carriers in Lake Athabasca, Mackenzie River and the Western Arctic concerning licence authorities and tariffs are expected, given the elimination of regulatory approval of northern tariffs by the Agency.

Mediation and Arbitration: A total of 26 person-years are allocated to this component. Shippers are expected to call on the Agency's mediation and arbitration services to assit them in negotiating contracts with their carriers, expecially given their number (more than 10,000 railway and air cargo shippers) and that many of these shippers are captive to a single mode and carrier.

Mergers and Acquisitions: There are presently 250 federally regulated transportation companies with assets or revenues of over $10 million. It is estimated that these will result in 15 to 20 NTA review cases annually compared to the CTC 3 to 4 cases which require three (3) person-years.

Transportation Services for Disabled Persons: The National Transportation Act, 1987 gives specific powers to the Agency to inquire, on complaints or on its own motion, into matters relating to the transportation of disabled persons. Early indications are that disabled persons will make full use of these new specific provisions.

4. Rail Safety

Objective

To regulate railway operations in Canada in order to ensure that practicable safety standards are applied to minimize the risk of personal injury to the public and employees as well as damage to property.

Resource Summary

The Rail Safety Activity accounts for 26.6% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 2.4% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 25.1% of the total person-years.

Figure 11: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	PY	$	PY	$	PY
Rail Safety	21,226	169	-		-	

Description

This activity must continue to be carried out by the Agency pending planned legislative changes designed to rationalize responsibilities concerning safety regulation in other modes of transportation.

The Rail Safety Activity is carried out by the staff of the Rail Safety Branch at headquarters and through six district offices across Canada.

Rail Safety: This component includes the inspection of railway rolling stock, tracks, signal systems and structures to detect dangerous conditions and to ensure that a satisfactory level of maintenance is carried out; the authorization of the construction and reconstruction of railway/highway grade crossings; the installation and modification of automatic warning systems, and of other improvements for the protection, safety and convenience of the public at railway/highway crossings. The Agency also monitors train and yard operations to ensure that they conform with safety requirements and investigates accidents of an occupational nature involving employees in the operations sector of the rail industry. The Agency investigates allegations of unsafe work practices and complaints received from the general public in respect of matters arising from day-to-day train operations such as blockages of public crossings. In addition the Railway

Relocation and Crossing Act funds are administered by the Agency from which commitments and annual payments of ten million are made for crossing improvements.

Rail Safety activity provides for other major functions such as the investigation under section 226 of the Railway Act of the causes of and circumstances connected with any accident or casualty occurring on any railway and conducts inquiries into any matter which might cause or prevent accidents. The Agency also develops and revises regulations dealing with railway operations, infrastructures and rolling stock and, in close co-operation with Transport Canada, the transportation of dangerous goods by rail including the inspection of containers.

Resource Justification

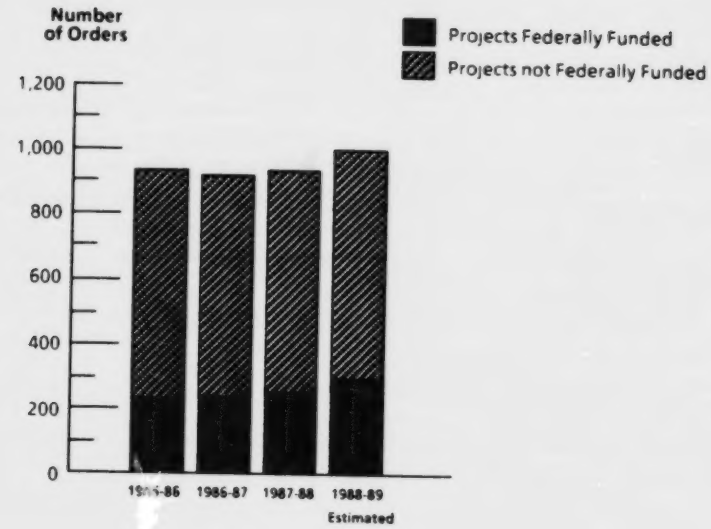
Rail Safety consumes 169 person-years and $ 21,226,000. The level of monitoring the extent to which railways comply with regulations is based on the percentage of population that should be inspected in order to be confident that regulations are being respected and also on levels of compliance used in the previous years by the Canadian Transport Commission. In 1988-89 emphasis will continue to be given to checking the railways' quality control procedures as well as their compliance with the Railway Occupational Safety and Health Regulations. Hearings on the Caboose less trains question were completed on June 11, 1987 and the decision, which was issued on December 14, 1987, called to allow CN and CP railways to operate without a cabouse providing certain conditions are met.

Emergency response to and investigation of dangerous goods accidents and incidents will intensify, as will the inspection programs concerning railway cars and facilities handling dangerous goods.

The development of standards program will continue including the review of existing rail safety regulations and the development of new regulations to permit railways to operate in a safe manner using the latest technology.

In 1988-89, about 30% of Rail Safety person-years will be allocated to the railway/highway crossing and construction program. This program contributes to safety by granting approval for the improvement of crossings thereby reducing the potential for crossing accidents. It is expected that about 1000 applications will be received and processed. Of these applications, approximately 300 will be approved for funding under the Railway Relocation and Crossing Act. Figure 12 shows the number of applications approved in previous years by the CTC concerning railway/highway crossing projects segregating those which were federally funded from those which were not.

Figure 12: Railway/Highway Crossing Projects



The Agency will continue its participation in the Operation Life Saver program designed to improve safety at level railway/highway crossings. The program which is cosponsored by Transport Canada, the Canada Safety Council and the NTA will include two special events: a National Awareness Day for crossings for safety/law enforcement agencies and the production of a video on safety for professional truck drivers.

Railways under federal jurisdiction are required to notify the National Transportation Agency of all reportable accidents/incidents. Resource requirements are based on the number of accident/incidents reported to the Agency which require investigation/audit. Figure 13 shows the total number of accidents/incidents reported to the CTC in the past which were investigated/audited. Over two-thirds of these cases are to be investigated/audited by NTA staff while very serious accidents may require independent Agency investigation under Section 226 of the Railway Act. Complimentary to the investigative procedure is the recording, examination and analysis of information resulting from the investigation reports. Data is used to identify problem areas for the purpose of reducing accidents and also for fulfilling the NTA's commitment to report upon these accidents to the public and to Parliament.

Figure 13: Accidents/Incidents

	Accidents/Incidents	
	Reported	Investigated
1984	1315	910
1985	1294	866
1986	1177	764
1987*	1090	760
1988*	1040	730

*Estimated

5. Management and Administration

Objective

To provide overall direction to the National Transportation Agency and to develop and operate central management processes and administrative services in support of the Agency's work.

Resource Summary

Management and Administration accounts for 26.9% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 1.3% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 28.6% of the total person-years.

Figure 14: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	PY	$	PY	$	PY
Agency Board	2,335	26	-		-	
Corporate Management	6,428	120	-		-	
Regulatory Support	2,621	46	-		-	
	11,384	192				

Description

The Management and Administration Activity comprises the following components:

Agency Board: This component comprises the Chairman, Vice-Chairman, members (including temporary members) and support staff. Its function is to conduct inquiries into applications, complaints, disputes and other matters pending before the Agency, and to issue orders, decisions or reports based on the findings.

Corporate Management: This component consists of the Executive Director's office, the Management Services Branch and the management function carried out in the two Agency regional offices.

The Executive Director of the Agency is its chief operating officer and as such is accountable to the Chairman for the efficient, effective and economic management of all aspects of its operations.

The Management Services Branch supports the operations of the Agency by co-ordinating the development and operation of planning, control

and review processes and providing financial, personnel, communications, informatics and general administration services to the other branches.

Regulatory Support: This component consists of the Legal Services Branch and the Secretariat. Legal Services provides legal advice to Agency Board members and staff, and represents the Agency before the Courts in appeals of Agency orders and decisions.

The Secretariat's responsibilities include the recording of Agency Board proceedings, the issuance of decisions and orders, the drafting and processing of regulations in accordance with government policy, the signing of orders, decisions and regulations of the Agency, the coordination of ministerial and executive correspondence, and the administration of public hearings conducted by the Agency.

Resource Justification

Agency Board: The size of the Agency Board is set by statute at a maximum of nine members, including the Chairman and the Vice-Chairman, plus up to six temporary members. It is projected that the statutory provision for temporary members will not be fully utilized in 1988-89, and only 12 person-years have been allocated toward a potential requirement of 15 for Board members. Fourteen person-years have been provided for support staff.

Corporate Management: The Executive Director's office has been assigned four person-years to assist in establishing and maintaining effective communication with the various disciplines within the Agency as well as effective liaison with outside parties including the Ministry of Transport and Central Agencies.

The number of person-years assigned to Management Services Branch represents a corporate overhead of 16% which is considered comparable to that of other government departments.

Two regional offices will be created in the Atlantic and Western regions and resources required with respect to program operations will be transferred from the Agency's headquarters in Ottawa. However, a provision of four (4) person-years per region has been made to cover managerial and administrative requirements in those offices.

Regulatory Support: Two major concerns of this component are the hearing process and the issuance of decisions and orders. The resources allocated to the Legal Services Branch and the Secretariat are based on the projected demand in these areas under the new economic regulatory regime.

Section II
Summary of Canadian Transport Commission Operations

A. Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Canadian Transport Commission				
55.	Operating Expenditures	37,611,000	39,297,081	**38,031,384**
60.	Grants and Contributions	25,704,000	28,304,000	**27,291,089**
(S)	Payments to railway companies under the Western Grain Transportation Act	706,100,000	672,083,942	**672,083,942**
(S)	Payments to railway and transportation companies under the Railway Act	69,660,000	73,777,730	**73,777,730**
(S)	Payments to railway, marine and trucking companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	58,361,000	67,565,730	**67,565,730**
(S)	Contributions to employee benefit plans	4,146,000	4,596,000	**4,596,000**
Total Program - Budgetary		901,582,000	885,624,483	**883,345,875**

B. Highlights

Since 1985, the activities of the Canadian Transport Commission have been influenced by the impending economic regulatory reforms and its eventual disappearance as the federal regulatory agency. Notwithstanding these distractions, the following results were achieved during 1986-87.

- safety standards/regulations vis-à-vis train operations were enhanced, following recommendations included in the reports on the Hinton and Bernières inquiries report;
- railway crossing accidents continued to decrease, partly due to the completion of a three year program to install red and white reflectorized crossing signs at all 27,000 public grade crossings in Canada;
- further flexibility was introduced in the Air Carrier Regulations with respect to air fares, thus continuing the easing of Southern Canada market entry and expansion by new and existing charter carriers; and
- major step was taken in the recognition of a disabled person's rights within the Canadian transportation field through a decision issued by the Air Transport Committee on "the acceptance of a disabled person's determination of self-reliance".

C. Review of Financial Performance

Figure 15: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	PY	$	PY	$	PY
Air Transport	7,594	121	6,243	127	(1,351)	6
Railway Transport	802,556	303	831,811	301	29,255	(2)
Water Transport	2,121	30	1,817	30	(304)	-
Motor Vehicle	56,560	38	46,889	41	(9,671)	3
Research	3,272	52	3,897	60	625	8
Management and Administration	11,243	201	10,925	205	(318)	4
	883,346	745	901,582	764	18,236	19

Explanation of changes : Variances between planned and actual financial performance were principally due to:

- lower than forecast payments under the Western Grain Transportation Act	34.0 million
- higher than forecast payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act	(9.2 million)
- higher than forecast payments under the Railway Act	(4.1 million)
- lower than forecast payments under the Maritime Freight Rates Act	2.1 million
- a continuation of subsidies to regional air carriers not provided for in Main Estimates	(1.6 million)
- higher than forecast payments under the Railway Relocation and Crossing Act	(2.1 million)
- higher than expected operating costs due to unusually high severance pay and other personnel costs related to the downsizing of the organization	(0.9 million)

D. Program Description

The Canadian Transport Commission was established by Parliament as the federal regulatory agency for transportation in Canada, with the enactment of the National Transportation Act in 1967. The intent was to ensure an effective and efficient coordination and harmonization of the operations of all carriers engaged in transport by railway, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines.

At that time the CTC was concerned with regulating immature transportation markets, where carriers and the public in general needed protection.

Four objectives were pursued by the Commission:

- With due regard to national policy aimed at achieving an economic, efficient and adequate transportation system, to regulate the development and operation of those elements of the transportation sector that come under federal jurisdiction in order to protect the interests of the users of transportation, to maintain the economic well-being and growth of Canada, and to coordinate and harmonize the operations of transport carriers.

- To regulate the safety of railway transport services in Canada, so that they are operated in a manner that minimizes the risk of personal injury to employees and the public as well as damage to property;

- To develop and provide information and advice to the federal government on the economic and social aspects of all modes of transport within, into or from Canada; and

- To administer, in an economical and efficient manner, certain federal government programs for the subsidization of transport services.

In order to achieve these objectives, the program included four broad categories of functions:

Economic Regulation: The Commission developed and enforced a framework of economic regulations covering transportation in Canada. For air transport, the CTC regulated fares and issued licences for domestic and international air services. For railway transport, regulations covered the filing of tariffs, the classification of accounts for financial and operating data, and methods of setting certain railway rates. The CTC also had responsibilities for licensing marine transport operations in designated areas, licensing the construction and operation of interprovincial commodity pipelines, and regulating the filing of tariffs with respect to marine transport and commodity pipeline operations.

Railway Safety Regulation: The CTC was responsible for setting and reviewing railway safety standards and procedures, inspecting railway equipment and facilities, and investigating accidents. It also approved all proposed railroad crossing construction projects and, in some cases, contributed to their financing.

Analysis and Advice: The Commission's responsibilities included carrying out research into the economic and social aspects of transportation, and advising the Minister in these areas.

Subsidy Administration: The CTC administered a number of subsidy programs. Certain of these programs subsidized the operation of uneconomic railway branch lines and passenger services. Other programs subsidized the transportation of grain in western Canada and other commodities in eastern Canada.

The CTC program was divided into six activities. Four activities related to regulation of the major transport modes (i.e. rail, air, water and motor vehicle transportation). The remaining two - the Research activity and the Management and Administration activity were considered as support to the program.

E. Program Effectiveness

Economic Regulation: The Canadian Transport Commission was created to regulate a transportation sector that was in its infancy. The Commission's economic regulatory action was carried out according to criteria designed to promote viable, competitive and stable carriers that serve the public adequately and contribute to the economic well-being and growth of Canada, with an emphasis being placed on the protection of public interests and the development of carriers.

After twenty years of operations during which time the industry matured, there were requirements for a major redirection of the federal regulatory regime to make it more responsive to the changing needs of the industry, of shippers and the travelling public. The National Transportation Agency program is the solution by the government to answer to these new developed requirements.

Railway Safety Regulation: Several factors (in addition to the government's regulatory and inspection activities) affect railway safety — e.g., the volume of traffic, technological developments, the state of various components of the railway plant and the type of goods being moved. It should be recognized, therefore, that changes in the level of railway safety were not attributed solely to actions taken by the CTC, nor will it be so under the Agency. As this function has been carried over to the National Transportation Agency, figures were provided earlier on the trend in railway accidents (see page 32).

Analysis and Advice: Federal government transportation policies and program decisions take into account economic and regulatory implications. The information and advice that the CTC provided were inputs to those policies and decisions, and thus the effectiveness of this function, can be derived from that of the policies and program decisions themselves.

Subsidy Administration: Figure 16 gives a general indication of the recipients of subsidy programs administered by the Commission.

Figure 16: Subsidy Programs Administered by the Canadian Transport Commission

Program	Actual 1986/87 ($000)	Recipients	Beneficiaries
Maritime Freight Rates Act Subsidies	13,610	Railway	Producers, shippers, railways in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region).
Atlantic Region Freight Assistance Act Subsidies	54,943 12,131 492 67,566	Highway carriers Railways Water carriers	Shippers, transportation industry in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region), consumers and producers in eastern Canada.
Railway Act Subsidies			
*For operation of uneconomic Branch Lines	33,487	Railways	Communities throughout Canada located along specific branch lines identified as uneconomical but being operated.
*For operation of uneconomic Passenger Services	7,568	Railways	Train passengers residing in communities throughout Canada using passenger services (other than VIA).
*For grain and flour moving to export through Eastern Ports	32,723	Railways	Flour mills, grain producers, railways, small water carriers on the Great Lakes, Atlantic and Georgian Bay ports and transfer elevators.

Figure 16: Subsidy Programs Administered by the Canadian Transport Commission (Cont'd)

Program	Actual 1986/87 ($000)	Recipients	Beneficiaries
Western Grain Transportation Act Subsidies	672,084	Railways	Western Grain Producers, communities and grain facilities located along "grain dependent" lines.
Total Subsidies	827,038		

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources - National Transportation Agency

1. Financial Requirement by Object

Figure 17: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and wages	30,136	30,150	31,023
Contribution to employee benefit plans	4,671	4,387	4,596
Other personnel costs	32	40	41
	34,839	34,577	35,660
Goods and Services			
Transportation and communication	3,075	2,998	2,945
Information	675	588	609
Professional and special services	2,420	2,607	1,901
Rentals	325	304	324
Purchased repair and upkeep	150	264	136
Utilities material and supplies	475	482	465
Other subsidies and payments	97	66	89
	7,217	7,309	6,469
Total operating	42,056	41,886	42,129
Capital	200	349	498
Transfer payments	832,139	1,106,922	840,719
	874,395	1,149,157	883,346

Note 1 : 1986-87 figures and a portion of the forecast 1987-88 figures relate to CTC operations.

2. Personnel Requirements

The National Transportation Agency's personnel expenditures account for 82.4% of the total operating expenditures of the Program with exclusion of transfer payments. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figure 18.

Figure 18: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range		1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88	86-87			
Management						
Governor-in-Council Appointments	12	17	17			118 111
Management	44	38	41	51 400	100 700	68 949
Other		1	1			
Scientific and Professional						
Auditing	21	18	17	29 520	70 800	49 620
Economics, Sociology and Statistics	47	59	86	15 600	70 392	52 236
Engineering and Land Survey	35	35	32	25 715	79 200	57 376
Law	12	15	15	24 024	92 800	55 833
Scientific Regulation	3	3	5	16 098	70 800	56 731
Other	1	1	1			
Administrative and Foreign Service						
Administrative Services	56	52	56	15 178	63 264	36 466
Commerce	56	7	7	16 182	66 779	52 383
Computer Systems Administration	11	6	5	20 807	68 111	40 292
Financial Administration	20	21	18	14 005	59 267	47 042
Information Services	5	7	7	15 055	59 100	45 318
Personnel Administration	9	9	9	14 239	60 400	43 239
Program Adminstration	83	105	111	15 178	63 264	39 517
Other						
Technical						
Engineering and Scientific Support	17	17	17	15 568	59 395	47 669
General Technical	3			14 009	61 735	31 800
Social Science Support	12	26	28	14 009	64 044	37 019
Technical Inspection	54	58	52	14 009	63 692	44 292
Other	1	1	2			
Administrative Support						
Clerical and Regulatory	109	136	148	14 338	35 194	23 951
Secretarial, Stenographic, Typing	59	81	88	14 210	35 419	24 853
Other	2	2	2			

Note 1: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

Note 2: 1986-87 figures and a portion of the 1987-88 figures relate to CTC operations.

3. Transfer Payments

The National Transportation Agency has responsibility for administering various transfer payments in the form of contributions and statutory payments as detailed in Figure 19.

Figure 19: Details of Transfer Payments

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Contributions			
Regional Air Carrier Subsidy - payments are made to two regional air carriers to subsidize their operations on specific routes in remote areas:			
Eastern Provincial Airlines	-	-	543
Quebecair	-	-	1,057
	-	-	1,600
Maritime Freight Rates Act - Payments are made to the railway companies operating in the select territory designated by the Act, in order to reduce the tariffs they would otherwise charge to shippers and thus make goods from the territory more competitive. Estimated payments to each company for traffic moved during the calendar year 1986 are:			
Canadian National Railway Company	11,530	11,087	10,965
Canada and Gulf Terminal Railway	225	216	172
Canadian Pacific Railway Company	785	755	803

Figure 19: Details of Transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Dominion Atlantic Railway	307	295	280
Québec Central Railway	84	81	49
Canadian Pacific Express Company Limited	633	609	586
Canadian National Railway Express	811	780	755
	14,375	13,823	13,610
Railway Relocation and Crossing Act - Contribution towards the cost of safety-related work at public crossings of railway lines at grade	10,000	11,900	11,081
Contribution to Canadian National Railways for rail realignment project in Fort Saskatchewan, Alberta	-		1,000
Total Voted Contributions	24,375	25,723	27,291

Figure 19: Details of Transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Statutory Payments			
Payments to Railway Companies of Amounts Determined Pursuant to the Provisions of the Western Grain Transportation Act (S.C. 1980-81-82-83, c. 168)			
Canadian National Railway	352,400	463,283	360,806
Canadian Pacific Railway	308,700	475,196	307,796
Class II Railways	2,400	2,466	3,482
Total W.G.T.A. Payments	663,500	940,945	672,084
Payments to railway and transportation companies of amounts determined pursuant to Sections 256, 258, 261 and 272 of the Railway Act (R.S. c.R-2)			
Unprotected Branch Lines (Section 256)			
Canadian National Railway	12,200	10,190	19,984
Canadian Pacific Railway	4,740	3,800	3,464
	16,940	13,990	23,448
Protected Branch Lines (Section 258)			
Canadian National Railway	1,330	1,270	3,383
Canadian Pacific Railway	80	80	6,656
	1,410	1,350	10,039

Figure 19: Details of Transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Passenger Train Services (Section 261) (other than VIA Rail)			
Canadian National Railway	2,700	2,400	3,050
Class II Railways	5,700	5,300	4,518
	8,400	7,700	7,568
Eastern Grain/Flour Rates (Section 272)			
Canadian National Railway	31,000	31,000	26,100
Canadian Pacific Railway	15,884	15,884	6,623
	46,884	46,884	32,723
Total All Sections:			
Canadian National Railway	47,230	44,860	52,517
Canadian Pacific Railway	20,704	19,764	16,743
Class II Railways	5,700	5,300	4,518
Total Railway Act Payments	73,634	69,924	73,778

Figure 19: Details of Transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Payments to railway, trucking and marine companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act (R.S. c. A-18)			
Westbound segment - a subsidy to reduce costs of transporting goods from the Maritimes and Gaspé regions to destinations in Canada west of these regions. Payments are:			
- Truck (all goods)	19,350	19,461	18,644
- Truck (designated commodities)	6,412	6,614	6,145
- Rail (designated commodities)	5,127	4,805	4,801
	30,889	30,880	29,590
Intra segment - a subsidy to reduce costs of transporting designated commodities originating and terminating at points within the Maritimes and Gaspé regions. Payments by mode of carrier are:			
- Truck	31,320	31,790	30,154
- Rail	7,923	7,145	7,330
- Water	498	515	492
	39,741	39,450	37,976
Total ARFAA Payments	70,630	70,330	67,566
Total Statutory Subsidies	807,764	1,081,199	813,428
Total Transfer Payments	832,139	1,106,922	840,719

4. Net Cost of Program

Figure 20: Net Cost of Program for the Year 1988-89

(thousands of dollars)	1988-89			1987-88
	Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Total Cost
National Transportation Agency Program	874,395	4,449	878,844	931,629

Net Program Cost: The NTA 1988-89 Estimates include authorities to be voted and statutory authorities. Also to be taken into consideration are services provided without charge by other departments such as accommodation by Public Works ($3,678,000) and services provided by Supply and Services ($74,000), Treasury Board ($694,000) and the Department of Labour ($3,000).

B. Other Information

1. Federal Statutes Either Administered by the NTA or Which Confer a Duty or a Function on the NTA

Aeronautics Act
Atlantic Region Freigh Assistance Act
Canada Labour Code, Part IV
Canadian National Railways Act
Canada Shipping Act
Energy Supplies Emergency Act
Government Railway Act
Maritime Freight Rates Act
National Energy Board Act
National Transportation Act
Pilotage Act
Railway Act
Railway Relocation and Crossing Act
Shipping Conferences Exemption Act
St. Lawrence Seaway Authority Act
Teleferry Act
Transport Act
Transportation of Dangerous Goods Act
Western Grain Transportation Act

2. CTC 1987-88 Financial Requirements

Figure 2.1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Forecast 1987-88		Estimates 1987-88		Change	
	$	PY	$	PY	$	PY
Air Transport	6,573	124	6,542	127	(31)	3
Railway Transport	1,067,374	300	848,911	301	(218,463)	1
Water Transport	1,731	24	1,721	24	(10)	-
Motor Vehicle	59,508	40	56,594	41	(2,914)	1
Research	1,301	18	2,139	31	838	13
Management and Administration	12,670	204	11,168	191	(1,502)	(13)
	1,149,157	710	927,075	715	(222,082)	5

Explanation of 1987-88 Forecasts: The major variances between the Estimates and the forecast amounts are as follows:

- unusually high volumes of grain shipments under the Western Grain Transportation Act (216.7 million)

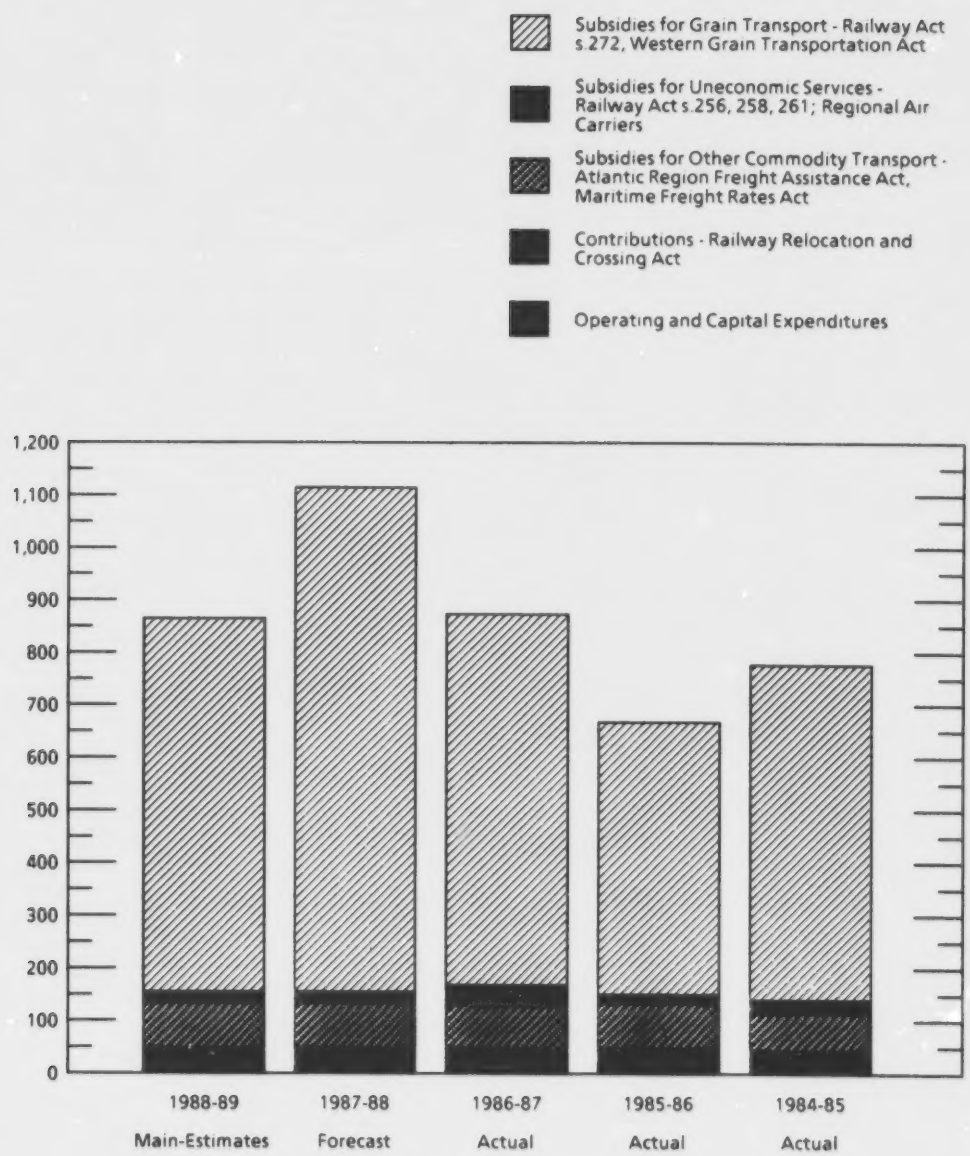
- higher than forecast payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act (2.4 million)

- higher than forecast payments under the Railway Relocation and Crossing Act (1.9 million)

- higher than expected operating costs due to higher than usual severance pay and other personnel costs related to the downsizing of the organization and the transition from the Canadian Transport Commission to the National Transportation Agency (1.0 million)

3. CTC 1987-88 Gross Expenditures

Figure 22: Cross Expenditures by Expense Category
(millions of dollars)



Office national des transports

Budget des dépenses 1988-1989

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1988

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1989-III-69 au Canada: 6,00 $
ISBN 0-660-53923-3 à l'étranger: 7,20 $

Prix sujet à changement sans préavis

Budget des dépenses 1988-1989

Partie III

Office national des transports

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend trois sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme de l'Office national des transports, des données de base, les objectifs, la perspective de planification et, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements sur le rendement. La section II renferme l'information relative à l'ancien Programme de la Commission canadienne des transports (CCT), entre autres sa description générale ainsi que les données de base et les résultats antérieurs. La section III fournit des renseignements supplémentaires sur les coûts et les ressources, ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Par souci d'assurer la continuité avec les autres documents budgétaires, des extraits de la Partie II du Budget des dépenses de l'Office national des transports sont reproduits dans la section I. On trouvera dans la section II un passage du Volume II des Comptes publics, afin de faciliter l'évaluation des résultats financiers de la CCT au cours de l'année écoulée.

Le présent document permettra au lecteur de trouver aisément les renseignements qu'il cherche. La table des matières détaille le contenu de chaque section. En outre, des renvois au fil des pages permettent au lecteur de trouver des précisions sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Section I
Office national des transports - Aperçu du Programme

A. Autorisations pour 1988-1989 - Partie II du Budget des dépenses 4
B. Plans pour 1988-1989
   1. Points saillants 6
   2. Sommaire des besoins financiers 6
C. Données de base
   1. Introduction 8
   2. Mandat 9
   3. Objectif du Programme 9
   4. Organisation du Programme en vue de son exécution 9
D. Perspective de planification
   1. Environnement 13
   2. Initiatives 13
E. Efficacité du Programme 14
F. Analyse par activité
   1. Subventions au transport 19
   2. Entrée sur le marché et analyse du marché 22
   3. Règlement des différends 26
   4. Sécurité ferroviaire 30
   5. Gestion et administration 34

Section II
Sommaire des activités de la Commission canadienne des transports

A. Emploi des autorisations en 1986-1987 - Volume II des Comptes publics 37
B. Points saillants 39
C. Examen des résultats financiers 39
D. Description du Programme 41
E. Efficacité du Programme 42

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme - Office national des transports
   1. Besoins financiers par article 46
   2. Besoins en personnel 47
   3. Paiements de transfert 49
   4. Coût net du Programme 55
B. Autres renseignements 56

Section I
Office national des transports - Aperçu du Programme

A. Autorisations pour 1988-1989 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	Budget principal 1988-1989	Budget principal 1987-1988
Office national des transports		
75. Dépenses de fonctionnement	37 585	36 828
80. Contributions	24 375	23 823
(S) Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	663 500	724 200
(S) Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	73 634	69 924
(S) Paiements à des compagnies de chemin de fer, de transport maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	70 630	67 913
(S) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4 671	4 387
Total de l'organisme	874 395	927 075

Nota 1: Les chiffres de 1987-88 du budget principal ont trait aux activités de la Commission canadienne des transports.

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (dollars)		Budget principal 1988-1989
	Office national des transports	
75	Office national des transports - Dépenses de fonctionnement	**37 585 000**
80	Office national des transports - Contributions	**24 375 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)	**Budget principal 1988-1989**					Budget principal 1987-88
	Années personnes autorisées	Budgétaire Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert	**Total**	
Subventions au transport	109	6 934	50	822 139	**829 123**	
Entrée sur le marché et analyse du marché	94	5 972	25	-	**5 997**	
Règlement des différends	108	6 645	20	-	**6 665**	
Sécurité ferroviaire	169	11 211	15	10 000	**21 226**	
Gestion et administration	192	11 294	90	-	**11 384**	
	672	42 056	200	832 139	**874 395**	927 075
Années personnes autorisées en 1987-1988	715					

B. Plans pour 1988-1989

1. Points saillants

Par l'adoption de la Loi nationale de 1987 sur les transports fut constitué l'Office national des transports (ONT) pour donner au gouvernement fédéral les moyens de mettre à exécution les réformes destinées à favoriser une concurrence accrue, un allégement de la réglementation économique et une subordination plus grande aux forces du marché dans le secteur des transports. Le nouvel Office visera principalement aux résultats suivants :

- le parachèvement de sa structure organisationnelle et de ses processus administratifs et pratiques, y compris l'établissement de mesures de rendement;
- l'amélioration de l'accessibilité et de l'efficacité de son processus de réglementation économique par l'informatisation de ses activités; et
- l'amélioration des voies de communication avec l'industrie et d'autres parties intéressées afin de demeurer sensible aux préoccupations du secteur des transports.

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1: Besoins financiers par activité

(en milliers) de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Différence
	$	AP	$	AP	
Subventions au transport	829 123	109	-	-	
Entrée sur le marché et analyse du marché	5 997	94	-	-	
Règlement des différends	6 665	108	-	-	
Sécurité ferroviaire	21 226	169	-	-	
Gestion et administration	11 384	192	-	-	
	874 395	672	1,149 157	710	(274 762)

Explication de la différence : Les besoins financiers de l'Office national des transports pour 1988-1989 sont inférieurs de 23,9 %, soit 274,8 millions de dollars, aux dépenses prévues de la Commission canadienne des transports pour 1987-1988. Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants :

- des volumes d'expéditions de grain supérieurs à la normale en 1987-1988 et un rajustement de contrôle provisoire entraînant un niveau des paiements inférieur en 1988-1989 en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest — (277,4 millions de dollars)
- des paiements supérieurs à la normale en vertu de Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer en 1987-1988 — (1,9 million de dollars)
- l'augmentation des paiements en vertu de la Loi sur les chemins de fer — 3,7 millions de dollars
- l'augmentation des paiements en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes — 0,5 million de dollars
- l'augmentation des paiements en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique — 0,3 million de dollars

Les dépenses de fonctionnement ont légèrememt augmenté même avec une réduction de 43 années-personnes qui a été contrebalancée par les augmentations des taux de rémunération pour 1988-1989 et par les augmentations de paiements liés aux régimes d'avantages sociaux des employés.

C. Données de base

1. Introduction

En janvier 1988, la Loi nationale de 1967 sur les transports était abrogée et remplacée par la Loi nationale de 1987 sur les transports. Par la promulgation de cette nouvelle loi, le Parlement vise à inciter l'industrie à compter davantage sur la concurrence et sur les forces du marché et moins sur l'intervention de l'État pour contrôler l'essor et l'exploitation des services de transport au Canada.

Pour mener à bien ces réformes dans le secteur des transports, l'Office apportera à la réglementation des changements visant à :

- établir des modalités de règlement expéditif et peu coûteux des différends privés entre expéditeurs et transporteurs;
- instaurer une procédure d'enquête efficace pour traiter les questions d'intérêt public;
- assouplir les mesures de contrôle d'ordre économique régissant l'entrée des transporteurs sur le marché et leur sortie, tout en reconnaissant le caractère essentiel des services de transport dans certaines régions du Canada et, donc, la nécessité d'une réglementation économique plus stricte dans ces régions;
- continuer de participer, par l'entremise de ses membres, à l'élaboration et à la négociation d'accords bilatéraux internationaux qui favorisent et protègent les intérêts des Canadiens;
- mettre en application diverses nouvelles dispositions relatives à l'accessibilité et aux contrats confidentiels, en vue d'offrir aux expéditeurs et aux transporteurs un choix plus vaste en matière de transport;
- simplifier le traitement des demandes d'abandon des embranchements ferroviaires non rentables et instaurer d'autres stratégies pour favoriser l'essor de services de transport efficaces et peu coûteux dans toutes les régions du Canada;
- cerner les sujets de préoccupation relatifs au transport des personnes handicapées et y donner suite; et
- mettre en oeuvre des modalités efficaces et expéditives pour l'examen des projets de fusion et d'acquisition d'entreprises canadiennes de transport dont l'actif ou le chiffre d'affaires est supérieur à 10 millions de dollars.

En outre, le Parlement étudiera une loi qui répartira les responsabilités en matière de réglementation de la sécurité ferroviaire entre Transports Canada (établissement des normes et surveillance de la conformité) et le nouveau Bureau des enquêtes sur les accidents dans le transport (enquêtes sur les accidents). Dans l'intervalle, l'Office assumera ces fonctions.

2. Mandat

L'article 6 de la Loi nationale de 1987 sur les transports prévoit la constitution de l'Office national des transports, organisme fédéral chargé de la réglementation économique des transports au Canada. L'Office est investi de tous les pouvoirs, droits et privilèges d'une cour supérieure sur les questions qui relèvent de sa compétence. Il est habilité à prendre des règlements, des décisions et des arrêtés concernant ces questions. Il exécute toutes les attributions que lui confèrent la Loi nationale de 1987 sur les transports et les lois connexes. La liste intégrale de ces lois est donnée dans la section III (voir page 56).

3. Objectif du Programme

L'Office a pour but de favoriser la mise en oeuvre de la politique nationale des transports par la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral et par la réglementation des services de transport par chemin de fer pour en assurer l'exploitation sûre et réduire ainsi au minimum les risques de blessures pour les employés et le public ainsi que les dommages matériels.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité : Le Programme de l'Office national des transports comporte cinq activités. Quatre activités ont trait aux fonctions de réglementation prévues dans le mandat de l'Office, à savoir : la réglementation de l'entrée des transporteurs sur le marché et de leur sortie, le règlement expéditif et à peu de frais des différends, l'administration des programmes fédéraux de subventions et la réglementation de la sécurité des services de transport ferroviaire. La cinquième activité, la gestion et l'administration, soutient le Programme dans son ensemble.

Organisation : L'ONT exerce ses pouvoirs par l'entremise d'un conseil d'administration formé d'un président, d'un vice-président, de sept membres permanents et d'au plus six membres temporaires, tous nommés par le gouverneur en conseil. L'Office est structuré en quatre directions générales de programmes et trois directions générales de soutien administratif. Tous les directeurs généraux sont comptables au directeur exécutif qui, lui-même, relève du président.

Les directions générales de programmes correspondent respectivement aux quatre fonctions de réglementation de l'Office. Ce sont : la Direction générale des subventions au transport, la Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché, la Direction générale du règlement des différends et la Direction générale de la sécurité ferroviaire. Le soutien en matière d'administration et de réglementation est fourni par la Direction générale des services juridiques, le Secrétariat et la Direction générale des services de gestion.

L'Office a son siège dans la région de la Capitale nationale et des bureaux régionaux dans les régions de l'Ouest et de l'Atlantique du Canada. Les deux directeurs régionaux relèvent directement du directeur exécutif à Ottawa. En outre, la Direction générale de la sécurité ferroviaire chapeaute six bureaux régionaux situés à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver.

Les tableaux 2 et 3 illustrent le rapport entre les activités de l'Office et sa structure de l'organisation.

Tableau 2 : Organigramme de l'Office national des transports

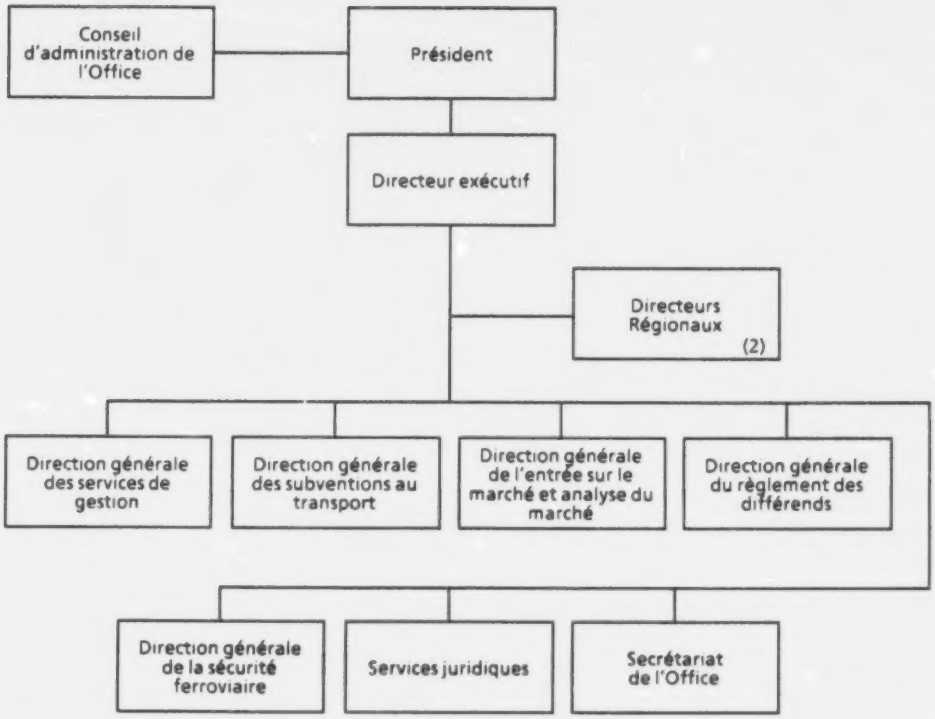


Tableau 3 : Ressources pour 1988-1989 par organisation et par activité (en milliers de dollars)

Organisation \ Activités	Subventions au transport	Entrée sur le marché et analyse	Règlement des différends	Sécurité ferroviaire	Gestion et administration	Total de l'organisation
Conseil d'administration de l'Office 26 A-P					2 335 26 A-P	2 335
Direction exécutive 4 A-P					269 4 A-P	269
Subventions au Transport 109 A-P	829 123 109 A-P					829 123
Entrée sur le marché et analyse du marché 94 A-P		5 997 94 A-P				5 997
Règlement des différends 108 A-P			6 665 108 A-P			6 665
Sécurité ferroviaire 169 A-P				21 226 169 A-P		21 226
Services juridiques 19 A-P					1 146 19 A-P	1 146
Secrétariat 27 A-P					1 475 27 A-P	1 475
Services de gestion 108 A-P					5 778 108 A-P	5 778
Bureaux régionaux* 8 A-P					381 8 A-P	381
Total activités ($000)	829 123	5 997	6 665	21 226	11 384	874 395
Total activités (A-P)	109 A-P	94 A-P	108 A-P	169 A-P	192 A-P	672

*Nota 1: Les chiffres pour les bureaux régionaux comprennent les années-personnes et les fonds nécessaires pour l'exécution des fonctions de gestion et d'administration à chacun des deux bureaux. Les ressources requises pour les activités de programme seront réparties suivant les niveaux de référence des directions générales de programmes du siège de l'Office, en fonction de la décentralisation de leurs activités.

D. Perspective de planification

1. Environnement

Évolution des transports : L'industrie canadienne du transport a beaucoup mûri depuis vingt ans. Le camionnage a pris son essor, tandis que les chemins de fer se sont spécialisés dans le transport des marchandises en vrac. La circulation aérienne a triplé, et ce secteur offre désormais un éventail beaucoup plus large de services. Les services de transport qui font appel à plus d'un mode (multimodaux) ont gagné en importance, et les besoins des expéditeurs se sont diversifiés. Le nombre d'expéditeurs et d'utilisateurs du réseau de transport a beaucoup augmenté, si bien qu'on recense actuellement plus de 10 000 expéditeurs qui font appel aux modes de transport ferroviaire et aérien. La proportion de Canadiens qui voyagent par train et par autocar a diminué, et l'automobile demeure le mode de transport privilégié.

Déréglementation : Un vent de déréglementation des transports a soufflé sur les États-Unis, principal partenaire commercial du Canada. En conséquence, les producteurs et les fabricants canadiens doivent dorénavant composer avec une concurrence nationale et internationale beaucoup plus vive, et les frais de transport sont un élément important du coût de production global de divers produits.

Le régime canadien de réglementation économique du réseau doit devenir plus souple, davantage accessible et d'approche moins procédurière, de manière à répondre aux besoins changeants des expéditeurs et des voyageurs et à favoriser la concurrence, l'initiative et l'optimisation des coûts.

La Loi nationale de 1987 sur les transports et la création de l'Office national des transports jettent les bases de cette réforme de la réglementation économique.

2. Initiatives

L'exercice financier 1988-1989 marquera la première année complète d'existence de l'Office national des transports et, l'ONT canalisera ses efforts dans les domaines suivants:

- la mise en oeuvre de projets d'informatisation du dépôt des tarifs de services aériens et du traitement des réclamations de subventions selon les prix, afin d'accroître l'efficacité de ses activités de réglementation (page 28);

- la revue exhaustive de la réglementation du transport aérien en vue d'alléger le fardeau réglementaire qui pèse sur les transporteurs (page 24);

- la conception et la mise en oeuvre d'un processus de contrôle et d'analyse de chaque mode de transport, en vue de renseigner le Parlement, le gouvernement et les autres parties intéressées sur les répercussions des réformes de la réglementation sur l'évolution de l'industrie (page 25);

- la formulation de règlements sur le transport aérien qui assurent que les conditions de transport ne constituent pas un obstacle indu au déplacement des personnes handicapées (page 28);

- la participation à la campagne Gareautrain en 1988-1989, en vue d'améliorer la sécurité aux passages à niveau, campagne qui sera marquée par deux événements spéciaux : une journée nationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau, parrainée par les organismes de sécurité et d'application de la loi, et la production d'un vidéo sur la sécurité à l'intention des camionneurs professionnels (page 32).

E. Efficacité du Programme

L'Office national des transports s'emploie actuellement à établir des mesures de rendement et les systèmes d'information complémentaires en fonction de son mandat et des vastes activités dont il est responsable. Étant donné qu'il entame sa première année complète de fonctionnement sous le nouveau régime législatif, il n'existe aucune source de comparaison pour bon nombre des activités. Par conséquent, des mesures de rendement telles que celles décrites dans les paragraphes ci-après serviront de critères d'évaluation durant les années à venir.

- Les tendances dans la subvention des services de transport. Le tableau 4 donne un aperçu des bénéficiaires des programmes de subventions qu'administrait auparavant la Commission canadienne des transports et qui relèvent désormais de l'Office national des transports.

- Les tendances dans le niveau et la qualité des services de transport dans les zones non désignées.

- Les tendances dans la façon dont les expéditeurs, les voyageurs et les transporteurs perçoivent les mécanismes de règlement des différends mis sur pied par l'Office et l'efficacité avec laquelle ce dernier règle les questions tarifaires.

- Les tendances en matière de déraillements et d'accidents aux passages à niveau. Les tableaux 5 et 6 donnent un aperçu des tendances récentes et des prévisions pour 1988-1989.

Outre ces mesures, la réaction du Parlement aux rapports annuels de l'Office et la perception qu'ont de l'Office les expéditeurs, les transporteurs et les parties intéressées seront d'importants indicateurs de l'efficacité du Programme au cours des prochaines années.

Tableau 4 : Programmes de subventions administrés par l'Office national des transports

Programme	Budget 1988-1989 (en milliers	Titulaires	Bénéficiaires
Subventions aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	14 375	Compagnies ferroviaires	Les producteurs, les expéditeurs et les compagnies ferroviaires à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et de la Gaspésie).
Subventions aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	57 082 13 050 498 70 630	Transporteurs routiers ferroviaires et maritimes	Les expéditeurs et l'industrie du transport à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et la Gaspésie) les consommateurs et les producteurs de l'Est du Canada.
Subventions aux termes de la Loi sur les chemins de fer visant:			
• l'exploitation d'embranchements non rentables	18 350	Compagnies ferroviaires	Les collectivités du Canada situées le long d'embranchements désignés non rentables mais qui sont toujours exploités.
• l'exploitation de services voyageurs déficitaires	8 400	Compagnies ferroviaires	Les usagers du train dans les collectivités du Canada qui sont desservies par des trains de voyageurs (autres que VIA).

Programme	Budget 1988-1989 (en milliers	Titulaires	Bénéficiaires
• le transport du grain et de la farine destinés à l'exportation via les ports de l'Est	46 884	Compagnies ferroviaires	Les minoteries, les producteurs céréaliers, les compagnies ferroviaires, les petits transporteurs par eau des ports des Grands Lacs, de l'Atlantique et de la baie Georgienne, et les silos.
Subventions aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	663 500	Compagnies ferroviaires	Les producteurs de grain de l'Ouest, les collectivités et les installations céréalières situées le long des lignes "tributaires" du transport du grain.
Total des subventions	822 139		

Tableau 5 : Déraillements sur les lignes principales

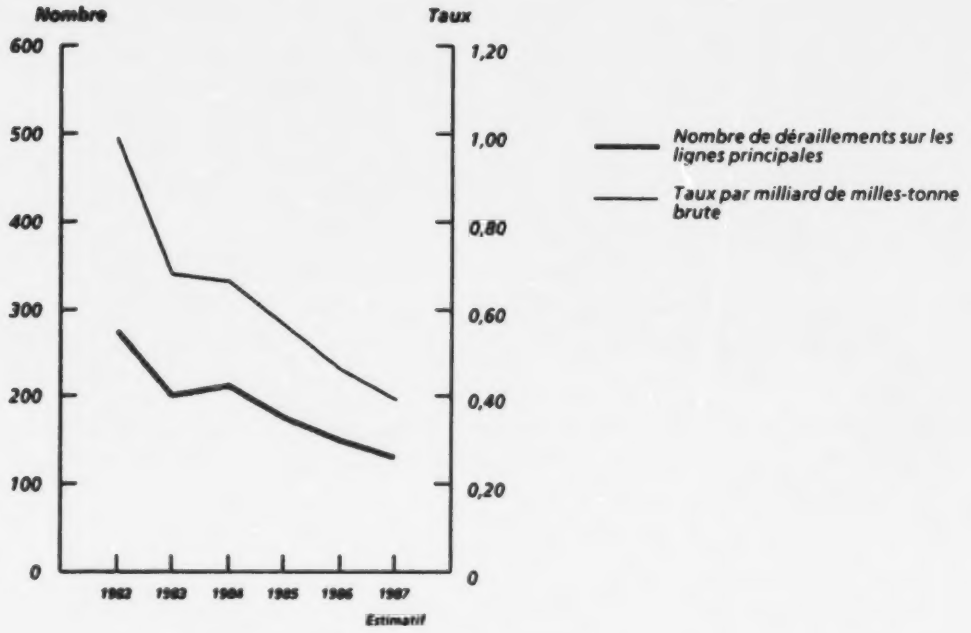
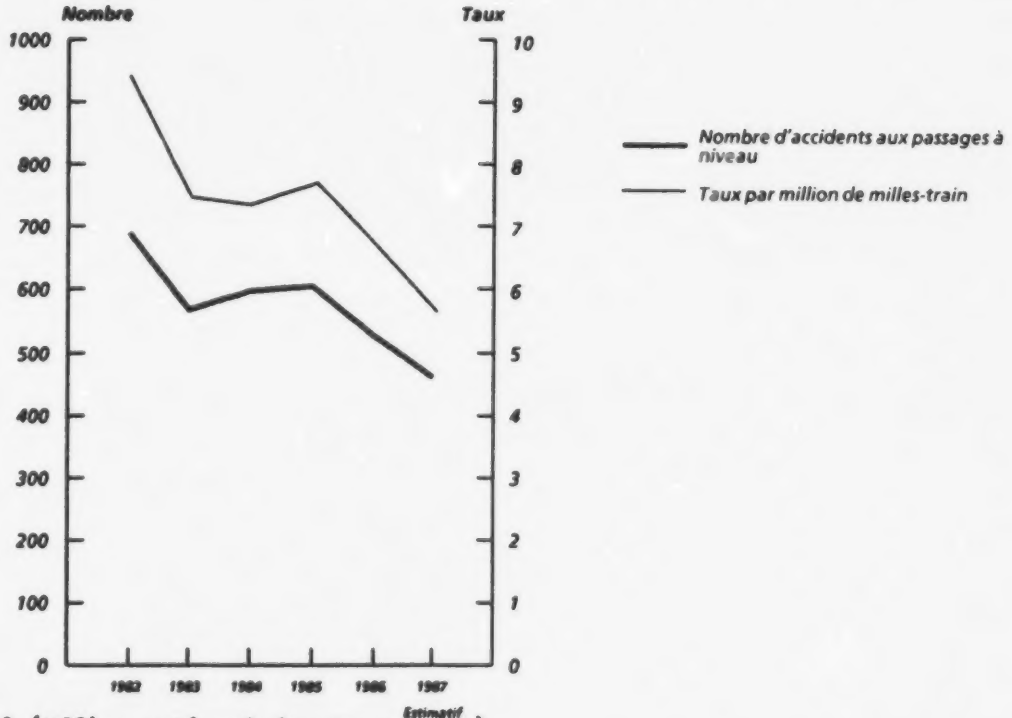


Tableau 6 : Accidents aux passages à niveau



F. Analyse par activité

1. Subventions au transport

Objectif

Administrer de façon économique et efficace les programmes fédéraux relatifs à l'établissement des prix et à la subvention des services de transport.

Sommaire des ressources

L'activité "Subventions au transport" représente 16,5 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 94,8 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 16,2 % de toutes les années-personnes.

Tableau 7 : Sommaire des ressources par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Analyse financière	2 046	32	-	-	-	-
Programmes de subventions selon les coûts	739 436	36	-	-	-	-
Programmes de subventions selon les prix	87 370	37	-	-	-	-
Bureau du directeur général	271	4	-	-	-	-
	829 123	109	-	-	-	-

Description

L'activité "Subventions au transport" relève de la Direction générale des subventions au transport dont les employés sont tous postés à Ottawa sauf trois qui sont affectés à la vérification sur place à Saskatoon dans le cadre du Programme de transport du grain de l'Ouest. L'activité "Subventions au transport" comprend les sous-activités suivantes :

Analyse financière : Cette composante comprend la formulation de normes comptables pour les compagnies de chemin de fer, nommément la Classification uniforme des comptes (CUC), l'élaboration de méthodes d'établissement du prix de revient pour calculer les frais engagés dans certaines activités ferroviaires et pour administrer le Règlement sur le calcul des frais ferroviaires, la vérification des

comptes des compagnies de chemin de fer pour assurer leur conformité avec la CUC et de la vérification de leurs recettes et de leurs
comptes des compagnies de chemin de fer pour assurer leur conformité avec la CUC et de la vérification de leurs recettes et de leurs
dépenses aux fins du calcul des subventions et de l'établissement des prix.

En outre, aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO), l'Office s'occupe de la désignation annuelle des embranchements tributaires du transport du grain, du contrôle et de la vérification des investissements annuels faits par les compagnies de chemin de fer et de leurs projets d'investissement ainsi que de l'examen quatriennal de l'établissement des prix de revient.

Programmes de subventions selon les coûts : Cette composante comprend la détermination et l'administration du niveau des subventions et des prix conformément aux lois applicables.

En vertu de la LTGO, l'Office établit le barème annuel pour le transport des marchandises et administre les subventions versées aux compagnies de chemin de fer pour le transport du grain de l'Ouest. Les coûts servent de fondement pour l'établissement des taux en vertu de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer et, par la suite, pour le versement des subventions aux compagnies de chemin de fer pour le transport du grain et de la farine, en vue de l'exportation, depuis un point de l'intérieur situé à l'est de Thunder Bay jusqu'à un port de l'Est.

Cette sous-activité comprend également l'établissement des prix du transport des produits du canola et la vérification des coûts, des recettes et des pertes des compagnies de chemin de fer pour chaque embranchement ou service voyageurs subventionné.

Rationalisation du réseau ferroviaire : De plus, cette composante comprend l'évaluation des demandes déposées par les compagnies de chemin de fer en vue d'abandonner l'exploitation d'embranchements ou d'autres tronçons de voie, l'évaluation des offres d'achat d'embranchements présentées par d'autres compagnies de chemin de fer et la formulation de recommandations au sujet de la rationalisation du réseau et de la réaffectation des subventions dans la mise en valeur de moyens de transport plus rentables.

Programmes de subventions selon les prix : Cette composante comprend l'administration de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique qui prévoient le versement de subventions aux compagnies de chemin de fer et de camionnage pour l'acheminement vers l'ouest du trafic provenant du "territoire choisi" et l'acheminement de certains types de trafic local provenant du "territoire choisi" (les quatres provinces de l'Atlantique et la Gaspésie).

Justification des ressources

Analyse financière : Au total, 32 années-personnes, soit environ 29,4 % des années-personnes de l'activité, sont affectées à cette sous-activité pour formuler les normes comptables et les méthodes d'établissement du prix de revient que doivent suivre les compagnies de chemin de fer dans tous les calculs de frais et pour effectuer les vérifications financières et comptables selon un programme pluriannuel de vérification cyclique.

Programmes de subventions selon les coûts : Au total, 36 années-personnes sont affectées à cette sous-activité pour calculer les coûts, les recettes et les pertes des embranchements et des services voyageurs, pour administrer les programmes de subventions pertinents, pour vérifier les frais facturés à VIA par le CN et le CP et pour calculer les frais variables du transport des marchandises. En 1988-1989, on se propose entre autres de traiter les réclamations d'exploitation d'embranchements du CN et du CP dans les douze mois suivant leur réception.

Programme de la rationalisation du réseau ferroviaire : Les dispositions de la LNT de 1987 relatives à la rationalisation du réseau ferroviaire fournissent à l'Office de nouveaux critères pour l'examen des demandes d'abandon d'embranchements et des demandes d'acquisition d'embranchements par d'autres compagnies de chemin de fer, de nouveaux délais réglementaires et de nouvelles options pour la rationalisation du réseau. Au cours de récentes discussions, les compagnies de chemin de fer ont manifesté leur désir d'abandonner ou de céder quelque 17 000 milles de voies sous-utilisées ou inutiles. L'Office pourrait donc être saisi de plus de 250 demandes au cours des prochaines années.

Programmes de subventions selon les prix : Cette sous-activité mobilise 37 années-personnes. Elle comprend le traitement d'un nombre élevé de réclamations (plus de 14 000 ont été traitées au cours de l'exercice financier 1985-1986) provenant de quelque 2 100 participants actifs. Par suite des modifications apportées aux règlements applicables, il a fallu accroître le nombre de vérifications sur place ainsi que les mesures de contrôle de l'application.

2. Entrée sur le marché et analyse du marché

Objectif

Réglementer l'entrée des transporteurs sur le marché et leur sortie, y compris les conditions de transport applicables aux services et aux régions où pareille réglementation s'impose pour protéger les intérêts des usagers des services de transport.

Examiner sur une base annuelle et quadriennale les répercussions qu'ont sur le réseau des transports au Canada les principes de réglementation économique adoptés par le gouvernement, plus particulièrement en ce qui concerne la création d'un réseau économique et efficace de services de transport viables et l'incidence de ce réseau sur le développement économique régional et national du pays.

Sommaire des ressources

L'activité "Entrée sur le marché et analyse du marché" représente 14,2 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,7 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 14 % de toutes les années-personnes.

Tableau 8 : Sommaire des ressources par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Services intérieurs	1 605	31	-	-	-	-
Services internationaux	1 078	20	-	-	-	-
Surveillance	844	15	-	-	-	-
Analyse et suivi de l'industrie	1 878	20	-	-	-	-
Bureau du directeur général	592	8	-	-	-	-
	5 997	94	-	-	-	-

Description

Cette activité relève de la Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché dont le personnel se trouve en majeure partie au siège de l'Office à Ottawa. Six bureaux régionaux veillent à l'application de la réglementation visant les transporteurs. L'activité "Entrée sur le marché et analyse du marché" comprend les sous-activités suivantes :

Services intérieurs : L'Office délivre des licences aux transporteurs pour l'exploitation de services aériens et maritimes intérieurs, en vue de protéger et les intérêts du consommateur, en s'assurant que les transporteurs remplissent les normes fédérales établies, et les intérêts des transporteurs licenciés, en favorisant une concurrence juste.

Services aériens intérieurs : L'Office délivre aux transporteurs des licences de services aériens pour le transport de personnes et de marchandises dans la zone désignée et la zone non désignée du Canada. On entend par zone désignée la région du Canada située au nord du tracé constitué des segments de droite joignant les points suivants : intersection de la côte atlantique du Canada et du 50e parallèle, intersection du 50e parallèle et de la limite Ontario-Manitoba, intersection du 53e parallèle et de la limite Manitoba-Saskatchewan, intersection du 55e parallèle de la limite Saskatchewan-Alberta et intersection du 55e parallèle et de la côte pacifique du Canada. La zone non désignée s'entend de la partie du Canada située au sud du tracé formé par ces segments de droite le long des 50e, 53e et 55e parallèles. L'Office est aussi responsable de la délivrance de licences pour l'exploitation de services de vols affrétés à l'intérieur, en provenance et à destination de la zone désignée.

Services maritimes : L'Office délivre des licences aux transporteurs maritimes qui desservent le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie (y compris l'Athabasca), suivant le critère de l'intérêt public, afin que les collectivités des régions peu peuplées reçoivent des services de transport maritime fiables et stables d'approvisionnement d'articles essentiels (nourriture, essence, etc.).

Cabotage : L'Office informe le ministre du Revenu national de la disponibilité de navires canadiens appropriés lorsque celui-ci est saisi de demandes d'utilisation de navires étrangers pour le cabotage (transport maritime entre des ports canadiens). En vertu de la Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnements d'énergie, l'ONT informe l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie des autorisations accordées pour l'emploi de navires canadiens et étrangers dans l'exploitation de services d'approvisionnement de produits contrôlés.

Services internationaux : Cette composante comprend la délivrance de licences pour l'exploitation de services aériens internationaux réguliers et à la demande, la délivrance de licences pour l'exploitation de vols affrétés internationaux ainsi que la négociation et l'administration d'accords aériens internationaux.

L'Office participe à la négociation d'accords aériens bilatéraux avec les gouvernements d'autres pays et veille à l'application et à l'administration de ces accords. Il défend également les intérêts des Canadiens du point de vue de la réglementation à des réunions internationales.

Surveillance : L'Office enquête sur tout exploitant commercial de services aériens intérieurs ou internationaux et de services d'approvisionnement par eau s'il est fondé à croire que cet exploitant fournit ses services illégalement ou sans licence. Lorqu'un exploitant licencié ou non licencié ne remplit pas les conditions de sa licence, l'Office peut imposer une sanction administrative ou encore suspendre ou annuler la licence.

Analyse et suivi de l'industrie : Les répercussions du nouveau régime de réglementation économique et de législation qu'a adopté le gouvernement à l'égard du réseau des transports canadiens doivent faire l'objet d'un suivi annuel et quadriennal. L'Office est tenu de surveiller systématiquement l'évolution de l'industrie des transports et de présenter des rapports au Parlement à ce sujet.

Justification des ressources

Services intérieurs : Le budget de cette sous-activité prévoit 31 années-personnes. Dans une large mesure, la charge de travail varie selon le nombre et la complexité des demandes de licence reçues de particuliers et de compagnies du Canada et de l'étranger. La Loi nationale de 1987 sur les transports a modifié considérablement les exigences relatives à la délivrance de licences, d'où la nécessité d'un examen exhaustif et d'une refonte de la réglementation pertinente et du traitement des demandes de licence. En 1988-1989, période transitoire dictée, l'Office concentrera ses efforts dans les domaines suivants : la délivrance de nouvelles licences à tous les transporteurs assujettis au nouveau régime, l'informatisation de l'information relative à la délivrance des licences, du processus de traitement et de suivi des demandes et la modification des règlements. En 1986-1987, la Commission canadienne des transports a vu approuver sept séries de modifications du Règlement sur les transporteurs aériens et environ trois autres sont attendues en 1987-1988. L'Office national des transports prévoit quatre séries de modifications en 1988-1989.

La charge de travail de la sous-activité "Cabotage" sera probablement assez considérable; elle s'établira entre 90 et 120 demandes l'an prochain.

Services internationaux : Cette sous-activité mobilise 20 années-personnes. Le nombre de transporteurs exploitant des services aériens (réguliers ou à la demande) en provenance ou à destination du Canada a augmenté de façon soutenue au cours des dernières années par suite de nouveaux accords aériens bilatéraux et du nombre accru de vols affrétés, d'où l'accroissement de la charge de travail en matière de délivrance des licences internationales. L'assouplissement du régime réglementaire canadien se poursuivra afin de faciliter l'entrée sur le marché de plusieurs nouveaux transporteurs canadiens.

L'Office a à sa disposition un groupe d'experts diversifié pour le conseiller au sujet de la position que devrait adopter le gouvernement canadien dans la négociation d'accords aériens bilatéraux, de l'administration de ces accords et de la présentation du point de vue du Canada en matière de réglementation dans les arènes internationales.

Surveillance : Le budget de cette sous-activité prévoit 15 années-personnes. Conformément à la **Loi nationale de 1987 sur les transports**, la fonction de contrôle de l'application comprend la tenue d'enquêtes sur les violations réelles et éventuelles de la Loi, des règlements et des conditions des licences, la diffusion d'information et de conseils aux membres de l'industrie, l'application de sanctions administratives et l'institution de poursuites avec la GRC et le ministère de la Justice. Le tableau 9 donne un aperçu de la charge de travail prévue pour les trois prochains exercices financiers. Ces prévisions se fondent sur les tâches accomplies dans ce secteur par la CCT et sur les changements amenés par la Loi nationale de 1987 sur les transports.

Tableau 9 : Cas de surveillance prévus pour l'Office

	1988-1989	1989-1990	1990-1991
Cas renvoyés à la GRC	100	100	100
Sanctions administratives l'ONT	165	165	165
Avertissements	45	45	45
Plaintes non fondées (après enquête)	50	50	50
TOTAL	360	360	360

Analyse et suivi de l'industrie : Vingt années-personnes sont affectées à cette sous-activité dont l'objet est d'assurer un suivi systématique des incidences de la Loi nationale de 1987 sur les transports et d'autres lois pertinentes sur le secteur des transports à l'échelle nationale et régionale tel que l'exige la loi. Les besoins de ressources se fondent sur la nécessité de demeurer apte (grâce à un groupe d'experts diversifié et suffisamment nombreux) à communiquer efficacement avec l'industrie, les expéditeurs, les organismes gouvernementaux et les autres groupes intéressés et à analyser de façon juste et exhaustive l'incidence des lois pertinentes sur le secteur des transports.

3. Règlement des différends

Objectif

Fournir des moyens pour régler rapidement et à peu de frais les différends entre expéditeurs, voyageurs et transporteurs, conformément aux lois applicables.

Sommaire des ressources

L'activité "Règlement des différends" représente 15,8 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,8 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 16,1 % de toutes les années-personnes.

Tableau 10 : Sommaire des ressources par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les chemins de fer	2 311	38	-	-	-	-
Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes	2 051	34	-	-	-	-
Médiation et arbitrage	1 587	26	-	-	-	-
Fusions et acquisitions	179	3	-	-	-	-
Services de transport pour les personnes handicapées	291	4	-	-	-	-
Bureau du directeur général	246	3	-	-	-	-
	6 665	108	-	-	-	-

Description

Cette activité relève de la Direction générale du règlement des différends dont tout le personnel se trouve au siège de l'Office à Ottawa. Elle comprend les sous-activités suivantes :

Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les chemins de fer : L'Office enquête sur les plaintes, les demandes et les notifications de différends déposées par les transporteurs, les expéditeurs et les voyageurs, et il prend des décisions sur des questions relatives à l'exploitation des services ferroviaires réglementés en vertu de la Loi nationale de 1987 sur les transports et de la Loi sur les chemins de fer. L'Office réglemente également le service d'autocars exploité par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à Terre-Neuve, notamment en ce qui concerne les tarifs, les horaires

et la qualité du service ainsi que les plaintes y afférentes. L'Office reçoit pour dépôt divers tarifs de chemins de fer, de messageries, de camionnage et de services d'autocars extraprovinciaux et il les examine pour s'assurer que ces tarifs et les documents complémentaires sont conformes aux lois et règlements pertinents du gouvernement fédéral.

Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes : L'Office enquête, de son propre chef ou suite à une plainte, sur le niveau, les conditions et les tarifs des services aériens et maritimes intérieurs.

L'Office reçoit également pour dépôt des tarifs aériens internationaux et des tarifs de services maritimes réglementés et il les examine pour s'assurer que ces tarifs et les documents complémentaires sont conformes aux lois et règlements pertinents du gouvernement fédéral.

Médiation et arbitrage : Sur notification des parties, l'Office fait fonction de médiateur ou d'arbitre lorsque des différends relatifs aux prix et aux conditions de transport surgissent entre des expéditeurs et des transporteurs ferroviaires, des transporteurs aériens ou des transporteurs maritimes dans le Nord, ou encore entre des transporteurs ferroviaires, relativement à des questions subordonnées à la LNT de 1987, la Loi sur les chemins de fer et la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Fusions et acquisitions : L'Office examine les projets d'acquisition d'intérêts (10 % ou plus des actions avec droit de vote ou presque tous les éléments d'actif) dans les entreprises de transport canadiennes qui ont un actif ou un chiffre d'affaires de plus de 10 millions de dollars et qui relèvent du gouvernement fédéral, lorsqu'une opposition est déposée par une personne fondée à croire qu'une acquisition projetée ne sert pas l'intérêt public. L'Office reçoit aussi des compagnies de chemin de fer des demandes en vue de recommander au gouverneur en conseil de sanctionner des accords d'achat, de vente ou de fusion de compagnies de chemin de fer, et il enquête sur ces demandes.

Services de transport pour les personnes handicapées : L'Office peut, de son propre chef ou suite à une plainte, mener des enquêtes et entendre des témoignages pour déterminer si la façon dont un service donné est fourni par un transporteur constitue un obstacle indu à la circulation des personnes handicapées. Le cas échéant, l'Office peut ordonner au transporteur de supprimer l'obstacle et de verser une indemnité aux personnes handicapées visées pour les dépenses supplémentaires engagées à cause de cet obstacle.

L'Office est également investi du pouvoir de prendre des règlements sur les prix et les conditions applicables au transport des personnes handicapées dans les divers modes.

Justification des ressources

Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les chemins de fer : Le budget de cette sous-activité est de 38 années-personnes. Il est prévu que de nouveaux aspects de l'exploitation des chemins de fer à l'égard desquels l'Office exerce un pouvoir d'enquête, tels les prix non compensatoires du transport des marchandises, les tarifs communs, les prix de ligne concurrentiels, l'interconnexion, les droits de circulation et l'usage commun des voies, susciteront une forte demande d'intervention, compte tenu de la population ferroviaire à desservir.

Les expéditeurs produisent chaque année des recettes de sept milliards de dollars dont quatre milliards proviennent d'expéditeurs captifs. Dix mille expéditeurs utilisent régulièrement le chemin de fer pour le transport de marchandises et de personnes. Le trafic ferroviaire assujetti aux prix d'interconnexion s'élève à 2,5 milliards de dollars et celui assujetti aux prix de ligne concurrentiels, à 2 milliards de dollars.

Le nombre d'appels interjetés à l'égard des prix en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest sera au moins aussi élevé qu'au cours de la campagne agricole 1987-1988 (27 demandes d'autorisation d'interjeter appel et plus de 400 lettres d'opposition). Les dépôts de contrats confidentiels conclus entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs seront aussi nombreux que les tarifs et les modifications tarifaires déposés auprès de la CCT (environ 3 400 tarifs).

Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes : Cette sous-activité mobilise 34 années-personnes. Des ressources ont été prévues pour que les plaintes relatives aux dispositions législatives sur les services aériens intérieurs soient traitées de façon satisfaisante et que la très considérable charge de travail que suppose le dépôt, l'analyse et le suivi des tarifs aériens internationaux - le nombre de pages des tarifs internationaux réguliers a augmenté de 50 % depuis 1985 et atteint maintenant près de 12 000 pages par mois, en moyenne - soit traitée le plus efficacement possible. La CCT avait entrepris l'important projet d'automatiser le dépôt des tarifs aériens internationaux.

L'Office poursuivra ce travail pendant plusieurs années encore. Des ressources seront également consacrées à la mise en oeuvre des nouvelles procédures tarifaires établies en vertu du récent accord aérien bilatéral conclu entre le Canada et le Royaume-Uni.

La LNT de 1987 et la nouvelle Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM) devraient amener de nouvelles enquêtes (au moins trois enquêtes majeures au cours de la première année) sur les prix applicables à l'approvisionnement des collectivités, vu les pouvoirs d'enquête accrus de l'Office en cette matière. En outre, aux termes de la LDCM, les contrats de service (contrats confidentiels) devront être déposés auprès de l'Office et examinés par lui.

On s'attend encore à ce que des appels soient déposés relativement aux tarifs de pilotage à cause de la baisse de trafic dans le secteur maritime depuis quelques années. (La CCT a traité cinq appels importants au cours des trois dernières années.)

Il faudra probablement régler des différends entre les transporteurs desservant le lac Athabasca, le fleuve Mackenzie et l'Arctique occidental relativement aux licences et aux tarifs, étant donné que l'Office n'est plus tenu, par règlement, d'approuver les tarifs applicables au nord.

Médiation et arbitrage : Vingt-six années-personnes sont affectées à cette composante. On peut s'attendre à ce que les expéditeurs aient recours aux services de médiation et d'arbitrage de l'Office pour les aider dans la négociation de contrats avec leurs transporteurs, étant donné que le nombre d'expéditeurs et d'usagers des services de transport est considérable, plus de 10 000 expéditeurs utilisent le train et l'avion pour acheminer leurs marchandises. En outre, nombreux sont les expéditeurs captifs d'un seul mode de transport et d'un seul transporteur.

Fusions et acquisitions : Il existe actuellement 250 compagnies de transport réglementées par le gouvernement fédéral dont l'actif ou les recettes dépassent 10 millions de dollars. On estime que l'Office sera saisi de 15 à 20 cas de révision chaque année, comparativement à trois ou quatre pour la CCT. Cette composante nécessite trois années-personnes.

Services de transport pour les personnes handicapées : La Loi nationale de 1987 sur les transports investit l'Office du pouvoir d'enquêter, de son propre chef ou suite à une plainte, sur des questions touchant le transport des personnes handicapées. Tout semble indiquer que les personnes handicapées se prévaudront sans réserve des dispositions de la nouvelle loi en cette matière.

4. Sécurité ferroviaire

Objectif

Réglementer les activités ferroviaires au Canada afin d'assurer l'application de normes de sécurité praticables et de réduire ainsi au minimum les risques de blessures pour le public et les employés ainsi que les dommages matériels.

Sommaire des ressources

L'activité "Sécurité ferroviaire" représente 26,6 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 2,4 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 25,1 % de toutes les années-personnes.

Tableau 11 : Sommaire des ressources par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité ferroviaire	21 226	169	-	-	-	-

Description

L'Office doit poursuivre cette activité jusqu'à l'entrée en vigueur des changements législatifs visant à rationaliser les responsabilités en matière de réglementation de la sécurité dans d'autres modes de transport.

L'activité "Sécurité ferroviaire" relève de la Direction générale de la sécurité ferroviaire dont les empoyés se trouvent au siège de l'Office et dans six bureaux régionaux au Canada.

Sécurité ferroviaire : Cette activité comprend l'inspection du matériel roulant, des voies, des systèmes de signalisation et des ouvrages ferroviaires en vue de déceler les conditions dangereuses et d'assurer un niveau satisfaisant d'entretien; l'autorisation de la construction et de la réfection des passages à niveau, et l'installation et la modification des systèmes d'avertissement automatiques et d'autres dispositifs destinés à améliorer la protection, la sécurité et la commodité du public aux passages à niveau. L'Office surveille également l'exploitation des trains et des gares de triage pour s'assurer qu'elle est conforme aux exigences de sécurité et il enquête sur les accidents de travail touchant des employés du secteur de l'exploitation de l'industrie ferroviaire. L'Office enquête sur les allégations de pratiques de travail dangereuses et sur les plaintes reçues du grand public au sujet de l'exploitation quotidienne des trains, par exemple l'obstruction des passages à niveau. En outre, il admimistre les

fonds de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer desquels proviennent des engagements et des paiements annuels de 10 millions de dollars pour les travaux d'amélioration des passages à niveau.

L'activité "Sécurité ferroviaire" comporte d'autres attributions importantes dont les enquêtes menées en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer sur les causes et les circonstances des accidents survenus sur un chemin de fer, ainsi que sur tout facteur qui risque de causer ou d'éviter des accidents. Il prépare et révise des règlements portant sur l'exploitation ferroviaire, l'infrastructure et le matériel roulant. En étroite collaboration avec Transports Canada, l'Office réglemente le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et fait l'inspection de conteneurs.

Justification des ressources

L'activité "Sécurité ferroviaire" mobilise 169 années-personnes et 21 226 000 $. L'Office fixe le niveau de surveillance requis pour juger dans quelle mesure les compagnies de chemin de fer se conforment aux règlements établis en se fondant sur le pourcentage de l'ensemble qu'il faut inspecter pour être sûr du respect des règlements et sur le niveau de surveillance adopté au cours des années antérieures par la Commission canadienne des transports. En 1988-1989, on continuera de vérifier les mesures de contrôle de la qualité appliquées par les compagnies de chemin de fer ainsi que la conformité de ces dernières au Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle (trains). Les audiences sur les trains sans fourgon de queue se sont terminées le 11 juin 1987. La décision publiée le 4 décembre 1987 autorise le CN et le CP à exploiter des trains sans fourgon de queue sous réserve de certaines conditions.

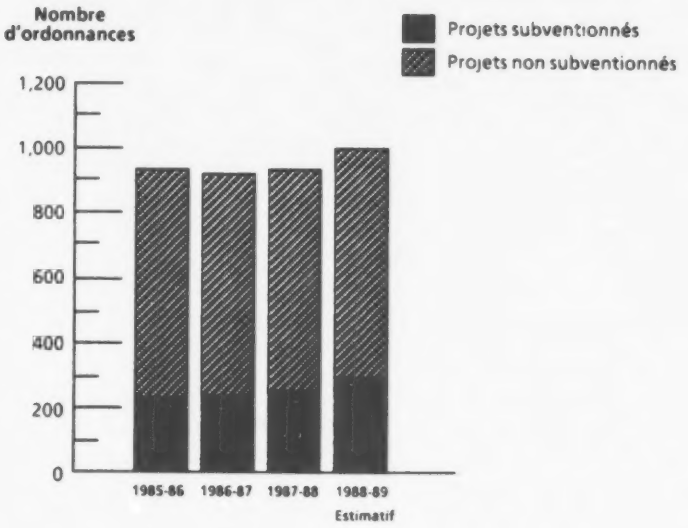
Les interventions d'urgence et les enquêtes relatives aux accidents et aux incidents touchant des marchandises dangereuses se multiplieront, ainsi que les programmes d'inspection des wagons et des installations ferroviaires contenant des marchandises dangereuses.

L'élaboration de normes se poursuivra, y compris l'examen des règlements actuels sur la sécurité ferroviaire et la préparation de nouveaux règlements pour permettre aux compagnies de chemin de fer d'exploiter leurs services en toute sûreté par l'application de la technique de pointe.

En 1988-1989, environ 30 % des années-personnes de l'activité seront affectées au programme des passages à niveau et de la construction qui, grâce à l'approbation de travaux d'amélioration des passages, diminue les risques d'accidents à ces endroits. On prévoit qu'environ 1 000 demandes seront reçues et traitées et qu'environ 300 d'entre elles feront l'objet d'une subvention en vertu de la Loi sur les déplacements des lignes et sur les croisements de chemin de

fer. Le tableau 12 fait état des demandes approuvées au cours des dernières années par la CCT relativement aux projets visant les passages à niveau, et distingue les projets financés par le gouvernement fédéral des autres.

Tableau 12 : Projets visant les passages à niveau



L'Office continuera de participer au programme Gareautrain afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau. Ce programme coparrainé par Transports Canada, le Conseil canadien de la sécurité et l'ONT sera marqué par deux événements particuliers : une journée nationale de sensibilisation aux dangers des passages à niveau à l'intention des organismes d'application de la loi et de sécurité, et la production d'un vidéo sur la sécurité destiné aux camionneurs professionnels.

Les compagnies de chemin de fer relevant du gouvernement fédéral sont tenues d'informer l'Office national des transports de tous les accidents et incidents à déclarer. Les besoins en ressources sont établis d'après le nombre d'accidents et d'incidents signalés à l'Office qui exigent une enquête ou une vérification. Le tableau 13 donne le nombre total d'accidents et d'incidents signalés à la CCT par le passé et ceux qui ont nécessité une enquête ou une vérification. Plus des deux tiers de ces cas feront l'objet d'une enquête ou d'une vérification par le personnel de l'ONT, et les accidents très graves pourront nécessiter une enquête indépendante de l'Office aux termes de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer. Qui dit enquête dit consignation, examen et analyse de

l'information contenue dans les rapports d'enquête. Les données recueillies servent à cerner les problèmes en vue de réduire le nombre d'accidents et, aussi, à aider l'ONT à faire rapport des accidents au public et au Parlement.

Tableau 13 : Accidents et incidents

	Accidents et incidents	
	Cas signalés	Enquêtes
1984	1 315	910
1985	1 294	866
1986	1 177	764
1987*	1 090	760
1988*	1 040	730

*Prévision

5. Gestion et administration

Objectif

Imprimer une orientation d'ensemble à l'Office national des transports et mettre sur pied et diriger des pratiques de gestion centralisées et des services administratifs à l'appui des attributions de l'Office.

Sommaire des ressources

L'activité "Gestion et administration" représente 26,9 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 1,3 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 28,6 % de toutes les années-personnes.

Tableau 14 : Sommaires des ressources par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Conseil d'administration de l'Office	2 335	26	-	-	-	-
Gestion intégrée	6 428	120	-	-	-	-
Soutien de la réglementation	2 621	46	-	-	-	-
	11 384	192	-	-	-	-

Description

L'activité "Gestion et administration" comprend les sous-activités suivantes :

Conseil d'administration de l'Office : Le Conseil d'administration se compose du président, du vice-président, des membres (y compris les membres temporaires) et de personnel de soutien. Il a pour tâche de faire enquête sur les demandes, les plaintes, les différends et les autres questions dont est saisi l'Office, et de publier des arrêtés, des décisions ou des rapports basés sur ses conclusions.

Gestion intégrée : Cette composante comprend le Bureau du directeur exécutif, la Direction générale des services de gestion et la fonction de gestion des deux bureaux régionaux de l'Office.

Le directeur exécutif est l'administrateur en chef de l'Office et, en tant que tel, il est comptable au président de la gestion efficace et économique de tous les aspects des activités de l'organisme.

La Direction générale des services de gestion prête main-forte à l'Office par l'élaboration et l'application des processus de planification, de contrôle et d'évaluation, et par la prestation de services de finances, de personnel, d'informatique et d'administration générale aux autres directions générales.

Soutien de la réglementation : Cette composante comprend la Direction générale des services juridiques et le Secrétariat. Les Services juridiques fournissent des conseils juridiques aux membres du conseil d'administration et au personnel de l'Office, et ils représentent l'Office devant les tribunaux dans les causes d'appel d'un arrêté ou d'une décision de l'Office.

Le Secrétariat a, entre autres responsabilités, la consignation par écrit des délibérations du conseil d'administration de l'Office, la publication des décisions et des arrêtés, la rédaction des projets de règlement et leur traitement suivant les politiques du gouvernement, la signature des arrêtés, des décisions et des règlements de l'Office, la coordination de la correspondance du ministre et de la haute direction et l'administration des audiences publiques tenues par l'Office.

Justification des ressources

Conseil d'administration de l'Office : Selon la loi, le conseil d'administration de l'Office se compose d'au plus neuf membres, y compris le président et le vice-président, et d'au plus six membres temporaires. On ne prévoit pas d'appliquer intégralement la disposition législative visant les membres temporaires en 1988-1989; aussi, seulement 12 années-personnes des 15 possibles ont été affectées au conseil d'administration de l'Office. Quatorze années-personnes sont consacrées au soutien administratif.

Gestion intégrée : Quatre années-personnes sont affectées au Bureau du directeur exécutif pour faciliter l'établissement et le maintien de communications efficaces avec les divers secteurs de l'Office et de bons rapports avec l'extérieur, y compris le ministère des Transports et les organismes centraux.

Le nombre d'années-personnes affectées à la Direction générale des services de gestion correspond à des frais généraux de 16 % pour l'organisme, ce qui est comparable à la situation dans d'autres ministères de l'État.

Deux bureaux régionaux seront créés, l'un dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'Ouest. Les ressources nécessaires aux activités du Programme seront mutées du siège de l'Office à Ottawa. Cependant, une provision de quatre années-personnes par région est prévue pour les tâches de gestion et d'administration dans ces bureaux.

Soutien de la réglementation : Les deux attributions principales de cette composante sont le processus d'audience et la publication des décisions et des arrêtés. Les ressources affectées à la Direction générale des services juridiques et au Secrétariat sont fondées sur la demande prévue à ces chapitres suite à l'instauration du nouveau régime de réglementation économique.

Section II
Sommaire des activités de la Commission canadienne des transports

A. Emploi des autorisations en 1986-1987 - Volume II des Comptes publics

Crédits (dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel
	Commission canadienne des transports			
55	Dépenses de fonctionnement	37 611 000	39 297 081	**38 031 384**
60	Subventions et contributions	25 704 000	28 304 000	**27 291 089**
(S)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	706 100 000	672 083 942	**672 083 942**
(S)	Paiments à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	69 660 000	73 777 730	**73 777 730**
(S)	Paiements à des compagnies de chemin de fer, de transport maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	58 361 000	67 565 730	**67 565 730**

(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4 146 000	4 596 000	**4 596 000**
	Total du Programme -Budgétaire	901 582 000	885 624 483	**883 345 875**

B. Points saillants

Depuis 1985, la Commission canadienne des transports s'est efforcée d'adapter ses activités aux réformes imminentes de la réglementation économique des transports et à sa disparition éventuelle comme organisme fédéral de réglementation. Malgré tout, elle atteint les objectifs suivants en 1986-1987.

- Les normes et les règlements régissant la sécurité de l'exploitation ferroviaire ont été améliorés suite aux recommandations des rapports d'enquête sur les accidents survenus à Hinton et à Bernières.

- Le nombre d'accidents aux passages à niveau a continué de diminuer grâce, en partie, à l'achèvement du programme de trois ans visant l'installation de signaux réfléchissants rouges et blancs aux 27 000 passages à niveau publics au Canada.

- Les dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens relatives aux tarifs ont été assouplies pour faciliter davantage l'entrée et l'essor des transporteurs à la demande nouveaux et anciens sur le marché du Sud du Canada.

- Une importante étape a été franchie pour ce qui est de la reconnaissance des droits des personnes handicapées dans l'industrie canadienne des transports, grâce à une décision rendue par le Comité des transports aériens au sujet de l'acceptation de l'affirmation d'autonomie fournie par une personne handicapée.

C. Examen des résultats financiers

Tableau 15: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-87					
	Réel		Budget Principal		Difference	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Tranpsort aérien	7 594	121	6 243	127	(1 351)	6
Transport par chemin de fer	802 556	303	831 811	301	29 255	(2)
Water Transport	2 121	30	1 817	30	(304)	-
Motor Vehicle	56 560	38	46 889	41	(9 671)	3
Research	3 272	52	3 897	60	625	8
Management and Administration	11 243	201	10 925	205	(318)	4
	883 346	745	901 582	764	18 236	19

Explication de la différence : La différence entre les résultats financiers prévus et réels est principalement attribuable aux facteurs suivants :

- des paiements moins élevés que prévu en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest — 34 millions de dollars
- des paiements supérieurs aux prévisions en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique — (9,2 millions de dollars)
- des paiements plus élevés que prévu en vertu de la Loi sur les chemins de fer — (4,1 millions de dollars)
- des paiements inférieurs aux prévisions en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes — 2,1 millions de dollars
- le maintien des subventions aux transporteurs aériens régionaux, non prévu dans le Budget des dépenses principal — (1,6 million de dollars)
- des paiements plus élevés que prévu en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer — (2,1 millions de dollars)
- des dépenses de fonctionnement supérieures aux prévisions à cause de dépenses inhabituellement considérables au chapitre des indemnités de cessation d'emploi et d'autres dépenses de personnel relatives à la compression de l'organisation — (0,9 million de dollars)

D. Description du Programme

En 1967, le Parlement adoptait la Loi nationale sur les transports par laquelle il créait la Commission canadienne des transports, organisme fédéral de réglementation des transports au Canada. La Loi visait à coordonner et à harmoniser efficacement les activités de tous les exploitants de services de transport par chemin de fer, par eau, par air et par pipeline de denrées ainsi que de services de transport routier extraprovincial.

À l'époque, la CCT se souciait de réglementer un marché précaire où tant les transporteurs que le grand public avaient besoin de protection.

La Commission poursuivait les quatre objectifs suivants :

- Compte tenu de la politique nationale visant l'établissement d'un réseau de transport économique et efficace, réglementer l'évolution et le fonctionnement des aspects du secteur des transports qui relèvent du gouvernement fédéral, en vue de protéger les intérêts des usagers des moyens de transport, de maintenir la prospérité et la croissance économique au Canada ainsi que de coordonner et d'harmoniser les activités des transporteurs.

- Réglementer la sécurité des services de transport ferroviaire au Canada, afin qu'ils soient exploités de manière à réduire au minimum les risques de blessures pour les employés et le public ainsi que les dommages matériels.

- Donner au gouvernement fédéral renseignements et conseils sur les aspects socio-économiques de tous les modes de transport exploités à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada.

- Administrer, économiquement et efficacement, certains programmes fédéraux de subventions aux services de transport.

Pour atteindre ces objectifs, la Commission avait établi un Programme qui comportait les quatre grandes catégories suivantes :

Réglementation économique : La Commission a élaboré et fait observer un ensemble de règlements économiques sur le transport au Canada. En ce qui concerne le transport aérien, elle réglementait les tarifs et délivrait les permis d'exploitation de services aériens intérieurs et internationaux. La réglementation du transport ferroviaire avait trait au dépôt des tarifs, à la classification des comptes aux fins de l'établissement de données financières et de fonctionnement, et aux méthodes de calcul de certains taux ferroviaires. La CCT était également chargée de délivrer des permis pour l'exploitation de services maritimes dans des régions désignées

et des permis de construction et d'exploitation de pipelines de denrées interprovinciaux. Son champ d'activité englobait aussi la réglementation du dépôt des tarifs applicables au transport maritime et à l'exploitation des pipelines de denrées.

Réglementation de la sécurité ferroviaire : La CCT était responsable de l'établissement et de la révision des normes et des procédures de sécurité ferroviaire. Elle s'occupait également de l'inspection du matériel et des installations ferroviaires ainsi que des enquêtes sur les accidents. De plus, la Commission était chargée d'approuver tous les projets de construction de passages à niveau et, dans certains cas, elle contribuait à leur financement.

Analyse et conseils : Les responsabilités de la Commission consistaient également à effectuer des travaux de recherche sur tous les aspects socio-économiques du transport et à conseiller le Ministre dans ces domaines.

Administration des subventions : La CCT administrait un bon nombre de programmes de subventions. Certains servaient à financer l'exploitation d'embranchements non rentables et de services voyageurs déficitaires. D'autres subventionnaient le transport du grain dans l'Ouest du Canada et celui d'autres marchandises dans l'Est.

Le Programme de la CCT se divisait en six activités. Quatre d'entre elles avaient trait aux principaux modes de transport (soit le chemin de fer, l'air, l'eau et la route). Les deux autres, la Recherche et la Gestion et l'administration, soutenaient le Programme.

E. Efficacité du Programme

Réglementation économique : La Commission canadienne des transports a été créée par la LNT de 1967 pour réglementer un secteur des transports naissant. La réglementation économique se faisait en fonction de critères propres à favoriser l'établissement de transporteurs viables, concurrentiels et stables qui servent bien le public et contribuent au bien-être et à la croissance économique du Canada, l'accent étant mis sur la protection de l'intérêt public et l'essor des transporteurs.

L'industrie des transports au Canada a beaucoup évolué depuis vingt ans, si bien qu'il a fallu complètement réorienter le programme de la réglementation fédérale pour mieux l'adapter aux besoins changeants du milieu, des expéditeurs et des voyageurs. Le Programme de l'Office national des transports représente la solution choisie par le gouvernement pour répondre aux nouvelles nécessités de l'industrie.

Réglementation de la sécurité ferroviaire : Plusieurs facteurs (outre les activités de réglementation et d'inspection de l'État) influent sur la sécurité ferroviaire; mentionnons par exemple le volume du trafic, les changements techniques, l'état des diverses composantes du réseau ferroviaire et le type de marchandises transportées. C'est donc dire que l'amélioration de la sécurité ferroviaire ne peut être attribuée uniquement aux mesures prises par la CCT ni à celles que prendra l'Office. Des données sont fournies dans les pages précédentes pour montrer la tendance des accidents ferroviaires (voir page 33).

Analyse et conseils : Les politiques de transport du gouvernement fédéral et les décisions relatives au Programme tiennent compte des répercussions sur l'économie et la réglementation. L'information et les conseils donnés par la CCT ont servi de fondement à ces politiques et décisions. On peut juger de l'efficacité des conseils et des renseignements ainsi fournis d'après les résultats des politiques et des décisions relatives au Programme.

Administration des subventions : Le tableau 16 donne un aperçu général des bénéficiaires des programmes de subventions administrés par la Commission.

Tableau 16: Programmes de subventions administrés par la Commission canadienne des transports

Programme	Réel 1986/87 (en milliers de dollars)	Titulaires	Beneficiaries
Subventions aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	13 610	Compagnies ferroviaires	Les producteurs, les expéditeurs et les compagnies ferroviaires à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et la Gaspésie).
Subventions aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	54 943 12 131 492 67 566	Transporteurs routiers, ferroviaires et maritimes	Les expéditeurs et l'industdrie du transport à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et la Gaspésie), les consommateurs et les producteurs de l'Est du Canada.
Subventions aux termes de la Loi sur les chemins de fer visant:			
• l'exploitation d'embranchements non rentables	33 487	Compagnies ferroviaires	Les collectivités du Canada situées le long d'embranchements désignés non rentables mais qui sont toujours exploités.

· l'exploitation de services voyageurs déficitaires	7 568	Compagnies ferroviaires	Les usages du train dans les collectivités du Canada qui sont desservies par des trains de voyageurs (autres que VIA).
· le transport du grain et de la farine destinés à l'exportation via les ports de l'Est	32 723	Compagnies ferroviaires	Les minoteries, les producteurs céréaliers, les compagnies ferroviaires, les petits transporteurs par eau des ports des Grands Lacs, de l'Atlantique et de la baie Georgienne, et les silos.
Subventions aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	672 084	Compagnies ferroviaires	Les producteurs de grain de l'Ouest, les collectivités et les installations céréalières situées le long des lignes "tributaires" du transport du grain.
Total des subventions	827 038		

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme - Office national des transports

1. Besoins financiers par article

Tableau 17 : Détail des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Personnel	30 136	30 150	31 023
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4 671	4 387	4 596
Autres frais touchant le personnel	32	40	41
	34 839	34 577	35 660
Biens et services			
Transports et communications	3 075	2 998	2 945
Information	675	588	609
Services professionnels et spéciaux	2 420	2 607	1 901
Location	325	304	324
Achat de services de réparation et d'entretien	150	264	136
Services publics, fournitures et approvisionnements	475	482	465
Autres subventions et paiements	97	66	89
	7 217	7 309	6 469
Total des dépenses de fonctionnement	42 056	41 886	42 129
Capital	200	349	498
Paiements de transfert	832 139	1 106 922	840 719
	874 395	1 149 157	883 346

Nota 1 : Les chiffres de 1986-1987 et une partie de ceux de 1987-1988 ont trait aux activités de la CCT.

2. Besoins en personnel

Les frais de personnel de l'Office national des transports représentent 60 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme, à l'exclusion des paiements de transfert. Le tableau 18 donne un aperçu des besoins en personnel du Programme.

Tableau 18 : Détail des besoins en personnel

	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle		Provision pour le traitement annuel moyen 1988-1989
	88-89	87-88	86-87			
Gestion						
Nominations par décret	12	17	17			118 111
Gestion	44	38	41	51 400	100 700	68 949
Autres		1	1			
Scientifique et professionnelle						
Vérification	21	18	17	29 520	70 800	49 620
Économique, sociologie et statistique	47	59	86	15 600	70 392	52 236
Génie et arpentage	35	35	32	25 715	79 200	57 376
Droit	12	15	15	24 024	92 800	55 833
Réglementation scientifique	3	3	5	16 098	70 800	56 731
Autres	1	1	1			
Administration et service extérieur						
Services administratifs	56	52	56	15 178	63 264	36 466
Commerce	56	7	7	16 182	66 779	52 383
Gestion des systèmes d'ordinateurs	11	6	5	20 807	68 111	40 292
Gestion des finances	20	21	18	14 005	59 267	47 042
Services d'information	5	7	7	15 055	59 100	45 318
Gestion du personnel	9	9	9	14 239	60 400	43 239
Administration des programmes	83	105	111	15 178	63 264	39 517
Autres						
Technique						
Soutien technologique et scientifique	17	17	17	15 568	59 395	47 669
Techniciens divers	3			14 009	61 735	31 800
Soutien des sciences sociales	12	26	28	14 009	64 044	37 019
Inspection technique	54	58	52	14 009	63 692	44 292
Autres	1	1	2			
Soutien administratif						
Commis aux écritures et aux règlements	109	136	148	14 338	35 194	23 951
Secrétariat, sténographie et dactylographie	59	81	88	14 210	35 419	24 853
Autres	2	2	2			

Nota 1 : Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle des traitements de chacun des groupes professionnels au 1er octobre 1987. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments, servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Nota 2 : Les chiffres de 1986-1987 et une partie de ceux de 1987-1988 ont trait aux activités de la CCT.

3. Paiements de transfert

L'Office national des transports est responsable de l'administration de divers paiements de transfert qui sont effectués à titre de contributions et de paiements législatifs, comme l'illustre le tableau 19.

Tableau 19 : Détail des paiements de transfert

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Contributions			
Subventions aux transporteurs aériens régionaux - paiements versés à deux transporteurs aériens régionaux pour subventionner leur exploitation sur des itinéraires précis situés dans les régions éloignées:			
Eastern Provincial Airlines	-	-	543
Quebecair	-	-	1 057
	-	-	1 600
Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes - paiements versés aux sociétés ferroviaires qui exploitent leurs services dans le territoire choisi, tel que défini dans la Loi, afin d'abaisser les tarifs qui, autrement, seraient exigés des expéditeurs et de rendre plus concurrentielles les marchandises transportées hors du territoire. Voici les paiements estimatifs versés à chaque société pour le transport de marchandises durant l'année civile 1986 :			
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	11 530	11 087	10 965
Chemin de fer du Canada et du golfe	225	216	172
Canadien Pacifique Limitée	785	755	803

Tableau 19 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Dominion Atlantic Railway	307	295	280
Chemin de fer Quebec Central	84	81	49
Canadien Pacifique Express	633	609	586
Canadien National Express	811	780	755
	14 375	13 823	13 610
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer - contributions au coût des travaux exécutés pour fins de sécurité à des passages à niveau publics	10 000	11 900	11 081
Contributions versées à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour le projet d'alignement de la voie à Fort Saskatchewan (Alberta)	-	-	1 000
Total des contributions votées	24 375	25 723	27 291

Tableau 19 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Paiements législatifs			
Versements aux compagnies de chemin de fer de montants établis selon les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (S.C. 1980-81-82-83, c. 168)			
Chemins de fer nationaux du Canada	352 400	463 283	360 806
Canadien Pacifique Limitée	308 700	475 196	307 796
Sociétés ferroviaires de catégorie II	2 400	2 466	3 482
Total des paiements versés en vertu de la LTGO	663 500	940 945	672 084
Versements aux sociétés ferroviaires et aux compagnies de transport de montants établis selon les dispositions des articles 256, 258, 261 et 272 de la Loi sur les chemins de fer (S.R., c. R-2)			
Embranchements non protégés (article 256)			
Chemins de fer nationaux du Canada	12 200	10 190	19 984
Canadien Pacifique Limitée	4 740	3 800	3 464
	16 940	13 990	23 448
Embranchements protégés (article 258)			
Chemins de fer nationaux du Canada	1 330	1 270	3 383
Canadien Pacifique Limitée	80	80	6 656
	1 410	1 350	10 039

Tableau 19 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Services de trains de voyageurs (article 261) (autres que VIA Rail)			
Chemins de fer nationaux du Canada	**2 700**	2 400	3 050
Sociétés ferroviaires de catégorie II	**5 700**	5 300	4 518
	8 400	7 700	7 568
Tarifs de l'Est pour le transport du grain et de la farine (article 272)			
Chemins de fer nationaux du Canada	**31 000**	31 000	26 100
Canadien Pacifique Limitée	**15 884**	15 884	6 623
	46 884	46 884	32 723
Total - tous les articles:			
Chemins de fer nationaux du Canada	**47 230**	44 860	52 517
Canadien Pacifique Limitée	**20 704**	19 764	16 743
Sociétés ferroviaires de catégorie II	**5 700**	5 300	4 518
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	**73 634**	69 924	73 778

Tableau 19 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Paiements versés aux sociétés ferroviaires, aux transporteurs routiers et aux compagnies maritimes en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (S.R., c. A-18)			
Paiements versés pour le trafic en direction ouest - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts de transport des marchandises depuis les régions des Maritimes et la Gaspésie jusqu'à des destinations canadiennes situées à l'ouest de ces régions.			
Les paiements sont versés aux:			
Transporteurs routiers (toutes marchandises)	**19 350**	19 461	18 644
Transporteurs routiers (marchandises désignées)	**6 412**	6 614	6 145
Sociétés ferroviaires (marchandises désignées)	**5 127**	4 805	4 801
	30 889	30 880	29 590
Paiements versés pour le trafic intérieur - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts de transport des marchandises désignées en provenance et à destination de points situés à l'intérieur des Maritimes et de la Gaspésie.			
Paiements répartis par mode de transport:			
- Camion	**31 320**	31 790	30 154
- Chemin de fer	**7 923**	7 145	7 330
- Eau	**498**	515	492
	39 741	39 450	37 976

Tableau 19 : Détails des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	**70 630**	70 330	67 566
Total des subventions législatives	**807 764**	1 081 199	813 428
Total des paiments de transfert	**832 139**	1 106 922	840 719

4. Coût net du Programme

Tableau 20 : Coût net du Programme pour l'année 1988-1989

(en milliers de dollars)	1988-1989			1987-1988
	Dépenses	Plus autres coûts	Coût total	Coût total
Programme de l'Office national des transports	874 395	4 449	878 844	931 629

Coût net du Programme : Le Budget des dépenses de 1988-1989 de l'ONT comprend les autorisations votées et les autorisations législatives. Il faut aussi tenir compte des services assurés sans frais par d'autres ministères, comme les locaux fournis par le ministère des Travaux publics (3 678 000 $) et les services dispensés par le ministère des Approvisionnements et Services (74 000 $), le Conseil du Trésor (694 000 $) et le ministère du Travail (3 000 $).

B. Autres renseignements

1. Lois fédérales qu'applique l'ONT ou qui lui confèrent des attributions

Code canadien du travail, partie IV
Loi dérogatoire sur les conférences maritimes
Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie
Loi nationale sur les transports
Loi sur la marine marchande du Canada
Loi sur l'aéronautique
Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer
Loi sur le pilotage
Loi sur le transport des marchandises dangereuses
Loi sur le transport du grain de l'Ouest
Loi sur les chemins de fer
Loi sur les chemins de fer de l'État
Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes
Loi sur les téléphériques
Loi sur les transports
Loi sur l'Office national de l'énergie

2. Besoins financiers de la CCT en 1987-1988

Tableau 21 : Besoins financiers par activité

(en milliers de dollars)	Prévu 1987-1988		Budget des dépenses 1987-1988		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Transport aérien	6 573	124	6 542	127	(31)	3
Transport par chemin de fer	1 067 374	300	848 911	301	(218 463)	1
Transport par eau	1 731	24	1 721	24	(10)	-
Transport par véhicule à moteur	59 508	40	56 594	41	(2 914)	1
Recherche	1 301	18	2 139	31	838	13
Gestion et administration	12 670	204	11 168	191	(1 502)	(13)
Transport aérien	1 149 157	710	927 075	715	(222 082)	5

Explication des prévisions pour 1987-1988 : Les principaux écarts entre les chiffres du Budget des dépenses et les prévisions sont attribuables aux facteurs suivants :

- des volumes d'expéditions de grain inhabituellement élevés en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest — (216,7 millions de dollars)
- des paiements supérieurs aux prévisions en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique — (2,4 millions de dollars)
- des paiements supérieurs aux prévisions en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer — (1,9 million de dollars)
- des dépenses de fonctionnement supérieures aux prévisions à cause de dépenses plus élevées que la normale au chapitre des indemnités de cessation d'emploi et des autres frais de personnel qu'ont entraînées la compression de l'organisation et la transition de la Commission canadienne des transports à l'Office national des transports. — (1 million de dollars)

3. Dépenses brutes de la CCT en 1987-1988

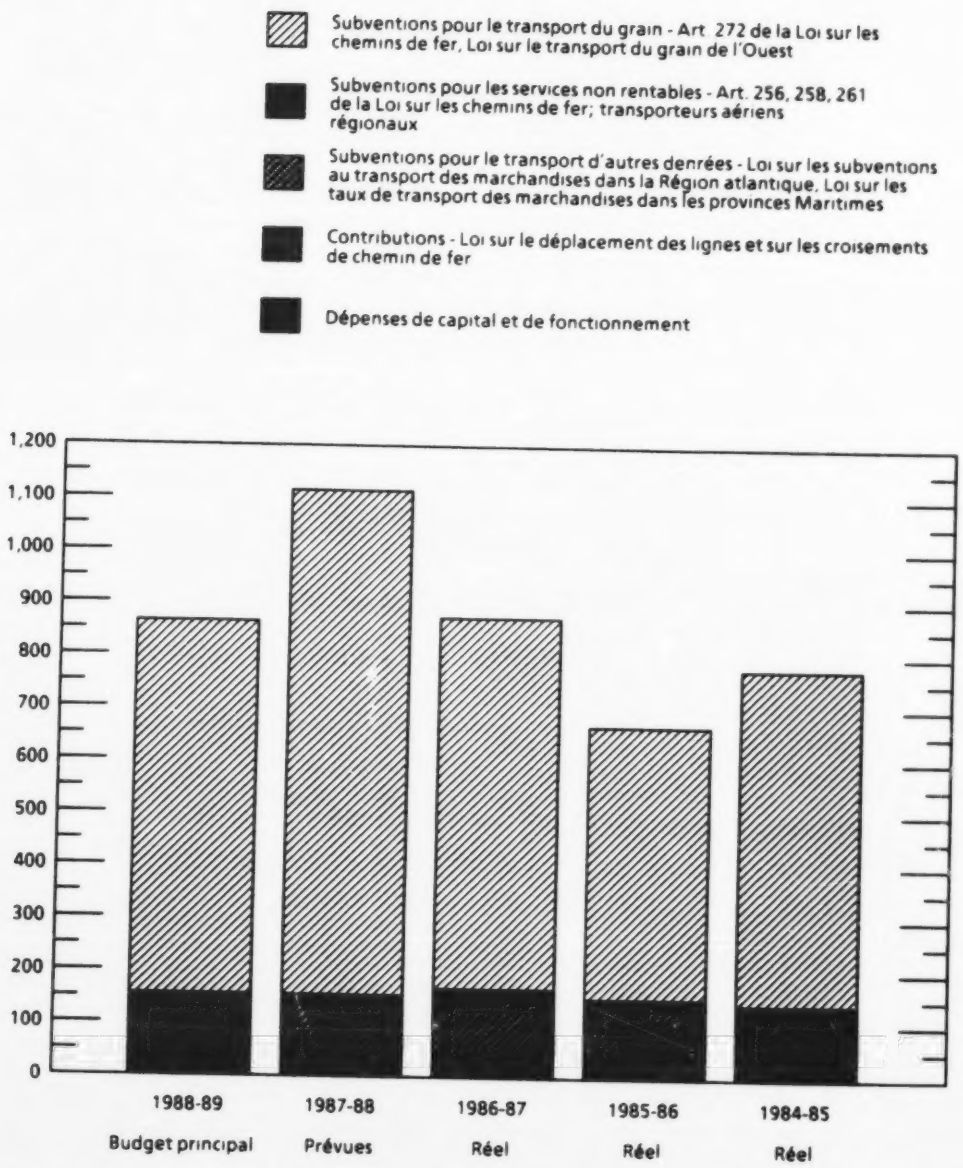



Table au 22 : Dépenses brutes en 1987-88 par Catégories
(millions de dollars)